

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC
INSTITUT NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
CENTRE – URBANISATION CULTURE SOCIÉTÉ

LES NOUVEAUX MÉTIERS À VÉLO
Motivations, organisation du travail et risques encourus

Par

David CARPENTIER-LABERGE

Bachelier ès sciences, B.Sc.

Mémoire présenté pour obtenir le grade de

Maître ès sciences, M.Sc.

Maîtrise en études urbaines

Programme offert conjointement par l'INRS et l'UQAM

Août 2018

Ce mémoire intitulé

LES NOUVEAUX MÉTIERS À VÉLO

Motivations, organisation du travail et risques encourus

Et présenté par

David CARPENTIER-LABERGE

A été évalué par un jury composé de

Mme Marie-Soleil CLOUTIER, directrice de recherche, Centre Urbanisation Culture
Société de l'INRS

M. Ugo LACHAPELLE, codirecteur, UQAM

Mme Maria Eugenia LONGO, examinatrice interne, INRS

M. Owen WAYGOOD, examinateur externe, U Laval

RÉSUMÉ

Dans un contexte de ville durable, l'augmentation de la part modale du transport actif représente un fort potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de la congestion routière en ville. Un nombre de plus en plus important de travailleuses et travailleurs utilise le vélo dans le cadre de leurs fonctions. En réponse au peu de littérature au sujet de ces activités, l'objectif principal de cette recherche est de documenter les facteurs de risques associés à l'utilisation du vélo, du point de vue des cyclistes, dans le cadre de l'exercice d'un travail à Montréal (autre que la livraison de courrier à vélo). Quelles sont les motivations qui expliquent l'usage du vélo dans le cadre d'un travail rémunéré, comment s'organise cette industrie et ses travailleuses et travailleurs, et quels sont les risques associés à l'usage du vélo dans le cadre du travail? Vingt entretiens semi-dirigés effectués avec des employées et employés, travailleuses et travailleurs autonomes, ainsi que des employeuses et employeurs ont permis de répondre à ce questionnement. Jumelés à un exercice de cartographie, ces entretiens ont révélé que les individus sont fréquemment soumis à des situations à risques, principalement celles et ceux qui pilotent un vélo traditionnel, mais que peu d'accidents ont lieu grâce aux précautions prises par les travailleuses et travailleurs. Par ailleurs, la croissance de cette pratique s'explique entre autres par la présence de nombreux entrepreneuses et entrepreneurs qui ont un souci de l'environnement et du développement local. Cette croissance est toutefois principalement caractérisée par une explosion de l'offre de livraison de nourriture à vélo, telles des entreprises comme UberEats, Foodora et Deliveroo. Un support aux nouvelles initiatives de petites entreprises de développement local, tant au niveau de la sécurité, qu'une aide financière au démarrage de ces projets, permettrait de répondre à de nombreux objectifs de la ville durable.

Mots-clés : Cycliste, risques, accidents, développement durable, organisation du travail

ABSTRACT

In a sustainable development context, the increase of active transportation in the city represents a big opportunity to reduce greenhouse gas emissions and traffic congestion. In the past years, the number of individuals who use their bicycle as a work tool has increased considerably. Only a few articles have been written about the bike courier job, while almost no scientific studies examine those new forms of employment or autonomous work based on bicycle use in an urban environment. The main purpose of this project is to document the risks, from the cyclists point of view, associated with the use of a bicycle in a professional context in Montréal. What are the common and distinctive traits of the work organization of these jobs, the motivation to use this mode of transportation, and security issues associated with the working conditions. Through a qualitative research method, 20 interviews were made with workers and employers to shed light on the varying work environment of these individuals. Joined with a mental mapping exercise, these interviews revealed that workers are frequently exposed to critical situations, mainly workers that ride a traditional bicycle, but that few accidents happens, due to the precautions taken by the workers. The increase in numbers of bicycle workers can be explained by the presence of numerous entrepreneurs with a concern about a sustainable development. This increase is however mostly led by the food delivery industry, with large-scale enterprises such as Foodora, UberEATS and Deliveroo. A support to these initiatives, through improved security measures and economic development programs targeting local development projects, would help achieving many goals of a sustainable city.

Keywords: Cyclists, risk, accident, sustainable development, work organization.

AVANT-PROPOS

Dans le cadre du projet de recherche sur la Prévention des accidents routiers au travail (ART), et d'une subvention de l'Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité du travail (IRSST), ce mémoire s'inscrit dans les deux premières thématiques du projet, soit *Organisation du travail (ART)* et *Pratiques favorisant la prévention des ART dans les PME*. L'absence de littérature sur les nouveaux métiers à vélo, les risques associés et l'organisation du travail, justifie la présente recherche.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier Ugo Lachapelle et Marie-Soleil Cloutier pour un encadrement et une aide hors pair. Je remercie également Anna pour ses précieuses corrections et mes parents pour un soutien inconditionnel dans tous mes projets.

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX	x
LISTE DES FIGURES	xi
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE 1 : REVUE DE LA LITTÉRATURE.....	3
1.1 Les métiers à vélo	3
1.1.1 La livraison de courrier à vélo	3
1.1.2 Les courriers à vélo et leur appropriation de la ville.....	7
1.1.3 Transport de marchandises à vélo	8
1.1.4 Autres services à vélo.....	11
1.2 La sécurité des travailleuses et travailleurs cyclistes	13
1.2.1 Programmes et lois sur la sécurité des travailleuses et travailleurs cyclistes	16
1.3 L'entrepreneuriat social et durable : le choix du vélo plutôt qu'un autre mode de transport	18
1.3.1 Les typologies d'entrepreneuriat social et durable	18
1.3.2 Les valeurs personnelles au cœur de l'entrepreneuriat social.....	21
1.4 Principaux termes et concepts.....	22
1.5 Les lacunes dans les écrits scientifiques, objectifs et question de recherche.....	23
1.5.1 Objectifs et question de recherche.....	25
CHAPITRE 2 : LA MÉTHODOLOGIE	26
2.1 Le terrain d'étude.....	26
2.2 Les entrevues	26
2.2.1 Apport de la méthode dans le cadre de ce mémoire	27
2.2.2 Le guide d'entretien	27
2.2.3 Les cartes mentales.....	28
2.3 Recrutement des participantes et participants	29
2.3.1 Les enjeux éthiques	30
2.4 Opérationnalisation de la méthode dans le cadre de ce mémoire.....	31
2.4.1 Le contenu des entretiens.....	31
2.4.2 Opérationnalisation des cartes mentales	33

CHAPITRE 3 : LES RÉSULTATS.....	35
3.1 La variété des activités à vélo : un portrait de l'industrie	35
3.2 Présentation des participantes et participants.....	38
3.2.1 Les vélos utilisés.....	39
3.2.2 Les motivations à utiliser le vélo au travail	40
3.2.3 Les motivations chez les employeurs.....	41
3.3 L'organisation du travail chez les travailleurs cyclistes.....	42
3.3.1 Typologie des services offerts.....	42
3.3.2 La culture des travailleurs à vélo.....	48
3.3.3 Les conditions de travail	50
3.3.4 La dynamique employeur-employé	54
3.3.5 Conditions de travail : Les possibles améliorations	62
3.3.6 Ambitions professionnelles	63
3.4 Carte mentale.....	65
3.4.1 Routes les plus fréquemment empruntées.....	65
3.4.2 Routes les plus fréquemment évitées	69
3.4.3 Secteurs d'activités	73
.....	75
3.5 La perception du risque	76
3.5.1 Le partage de la route, un problème récurrent pour les travailleuses et travailleurs cyclistes.....	76
3.5.2 Les risques associés à l'équipement.....	79
3.5.3 La conduite risquée des travailleuses et travailleurs	81
3.5.4 Les conditions de la route : climat difficile, trafic et nids-de-poule	82
3.5 De la perception au concret : les accidents et quasi-accidents	86
3.5.1 Les quasi-accidents	86
3.5.2 Les accidents.....	89
CHAPITRE 4 : DISCUSSION	94
4.1 L'organisation du travail des nouveaux métiers à vélo	94
4.2 La rémunération et la sécurité d'emploi	97
4.3 Les risques associés aux nouveaux métiers sur la route	99

CONCLUSION	101
BIBLIOGRAPHIE.....	105
ANNEXE 1 : GUIDE D'ENTRETIEN DES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS À VÉLO....	108
ANNEXE 2 : GUIDE D'ENTRETIEN DES EMPLOYEUSES ET EMPLOYEURS	110
ANNEXE 3 : TABLEAU DESCRIPTIF DE L'INDUSTRIE DES NOUVEAUX MÉTIERS À VÉLO AU QUÉBEC	112
ANNEXE 4 : EXEMPLE DE CARTE MENTALE	117
ANNEXE 5 : EXEMPLE D'UN GUIDE DE BONNES PRATIQUES FOURNIT PAR L'EMPLOYEUR.....	118

LISTE DES TABLEAUX

2.1 Thèmes et exemples de questions présentes dans les guides d'entretiens	28
2.2 Thèmes principaux des grilles de codage	32
3.1 Structure des entreprises.....	36

LISTE DES FIGURES

1.1 Vélo cargo	9
1.2 Vélo-remorque.....	9
3.1 Typologie des participantes et participants	39
3.2 Itinéraires privilégiés par les cyclistes	66
3.3 Itinéraires privilégiés au Centre-ville, à l'est et à l'ouest de Montréal	68
3.4 Routes les plus fréquemment évitées	70
3.5 Routes les plus fréquemment évitées au Centre-ville, à l'est et à l'ouest de Montréal.....	72
3.6 Secteurs d'activités.....	74
3.7 Secteurs d'activités du centre de la ville de Montréal.....	75

INTRODUCTION

De nombreux modes de transport permettent de se déplacer en ville. Depuis la deuxième moitié du 21^e siècle, le vélo connaît une croissance dans sa popularité, tant au niveau utilitaire que récréationnel (Roney 2008). L'usage du vélo plutôt qu'un autre mode de transport dépend de plusieurs éléments, tels la distribution de pistes cyclables, l'efficacité du réseau de transport en commun, les risques de vols, la promotion de l'usage du vélo au travail ou comme mode pour se rendre au travail, etc. (Wray 2008). La croissance de la production de vélos témoigne de cette récente popularité. En effet, la production mondiale de vélo a quadruplé depuis les années 1970, tandis que le volume de voitures n'a que doublé durant cette même période (Roney 2008). L'utilisation du vélo dans un cadre urbain a des répercussions dans la sphère politique, notamment pour la réduction du trafic routier et de la pollution, ainsi que des bénéfices liés à la santé physique et mentale (Wray 2008). De nombreux programmes et politiques encouragent et encadrent l'utilisation de la bicyclette, tel que le « Safe Routes to School » aux États-Unis, un programme de restauration des corridors piétons et cyclables qui s'adresse particulièrement aux déplacements des enfants (Wray 2008), l'instauration de systèmes de vélo en libre-service, tel *Vélib* à Paris, initiée en France en 2007, et plusieurs autres types de programmes (Roney 2008). La croissance des vélos « libre-service » dans les villes témoigne également de la popularité croissante de ce moyen de transport en milieu urbain. Depuis la dernière décennie, ce système de vélo libre-service est passé d'un prototype dans quelques villes à une option modale fort intéressante et complémentaire au transport en commun. Avec une flotte initiale d'environ quatre mille vélos dans cinq pays, on compte maintenant 236 000 vélos dans 33 pays (Midgley 2011). En dix ans, la place du vélo dans un cadre urbain, en Amérique du Nord et en Europe, devient donc de plus en plus importante.

La croissance dans l'usage du vélo, tant utilitaire que récréatif, s'accompagne d'une augmentation de l'utilisation de ce mode de transport au niveau professionnel. Une grande partie des travailleurs cyclistes sont les courriers à vélo, présents dans les centres urbains depuis les années 1970 (Kidder 2006). Cet emploi a considérablement régressé dans les années 1990, avec l'arrivée du fax et d'internet, mais est toujours présent dans les grandes villes (Kidder 2006). Depuis quelques années, l'on observe une diversification dans l'offre de services à vélo, telle que des déménagements à vélo, des petits marchés de fruits et légumes mobiles, et la livraison de nourriture à vélo, par des compagnies comme Foodora et UberEATS. Ces nouveaux emplois urbains soulèvent différents enjeux, notamment au niveau des motivations à utiliser un vélo dans

un cadre professionnel, la sécurité sur la route et l'organisation du travail de ces emplois émergents. En raison de la nouveauté de ces emplois en ville, très peu d'écrits documentent ces potentiels enjeux, le peu d'études existantes se concentrent uniquement sur la messagerie à vélo (Kidder 2009). Quelques rapports européens abordent cependant la livraison de nourriture et les différents enjeux y étant reliés, tel que le document *Cycle Freight in London : A scoping study*, produit par l'agence de transport de Londres (Transport for London 2009) et *L'European Agency for Safety and Health at Work* (Kudasz et al. 2010).

La présente recherche analyse les motivations quant à l'usage du vélo dans un cadre professionnel, l'organisation du travail de cette industrie et des risques généraux auxquels font face les travailleuses et travailleurs cyclistes. Quatre chapitres composent ce mémoire, le premier aborde la revue de littérature sur le sujet, notamment en ce qui concerne les métiers à vélo et les entrepreneuses et entrepreneurs sociaux. S'ensuit une description de la méthodologie qualitative utilisée afin de répondre à ces objectifs. Le troisième chapitre présente les résultats de la recherche, en décrivant premièrement un portrait de cette industrie au Québec, suivi d'une discussion sur les différents résultats et les liens établis entre les trois thèmes décrits précédemment. Cette étude est très pertinente, tant au niveau social que scientifique, puisqu'elle aborde les enjeux de sécurité d'une nouvelle population de travailleuses et travailleurs qui ont jusqu'à ce jour fait l'objet de très peu de recherches scientifiques.

CHAPITRE 1 : REVUE DE LA LITTÉRATURE

Afin de contextualiser l'étude, une revue des différents écrits scientifiques sur le sujet est initialement présentée et aborde trois principaux thèmes : les métiers à vélo, soit les courriers à vélo, la livraison de nourriture à vélo et le transport de marchandises (autre que les colis livrés par les messagères et messagers) à vélo, les enjeux de sécurité de ces métiers, ainsi que l'émergence de nouveaux acteurs, tels que les entrepreneuses et entrepreneurs sociaux. Le chapitre se conclut par les limites dans la littérature sur ce sujet et les objectifs de la présente recherche.

1.1 Les métiers à vélo

Depuis la dernière moitié du vingtième siècle, l'économie américaine a pris un virage, la production de biens a été remplacée par une économie d'innovation et du savoir (Moretti 2012). Certes, les avancées technologiques caractérisent une grande partie de cette économie, mais l'innovation ne se limite pas uniquement aux nouvelles technologies. L'ensemble des nouvelles idées et l'offre de produits nouveaux et innovateurs représentent également cette économie du savoir et de l'innovation (Moretti 2012). Parmi ces nouvelles idées et produits se trouve l'offre de service à vélo. Les métiers qui font usage d'un vélo regroupent tant le service traditionnel de courrier à vélo, que l'offre de différents produits et services, tels que la coiffure, de la couture, de la livraison de nourriture, etc. Cette pratique urbaine est très peu documentée, notamment au niveau de la sécurité et des motivations. La section qui suit propose un portrait des différents métiers à vélo abordés dans la littérature sur le sujet.

1.1.1 La livraison de courrier à vélo

La livraison de courrier à vélo dite moderne est la plus documentée, et jusqu'à récemment dominante dans la littérature scientifique. Elle a fait son apparition dans les grandes villes américaines au début des années 1970 (Kidder 2006). La croissance de la congestion urbaine a fait du vélo le moyen de transport le plus rapide pour la livraison de colis dans les grands centres urbains. Depuis les années 1980, cette activité est devenue une icône culturelle. Considérés comme des « hors-la-loi » urbains, un peu casse-cou, ces derniers sont tant admirés que détestés par la population (Kidder 2006). De par l'absence de registre et de documentation, il est difficile

d'établir un décompte historique du nombre d'individus qui ont travaillé comme messagères ou messagers à vélo. Kidder (2006) estime cependant que plus de deux mille individus travaillaient pour un service de livraison de courrier à vélo à New York au moment de publier son article. En 1975, la même ville comptait environ cinq-cents messagères et messagers, puis en 1985, durant l'apogée de cette activité commerciale, entre quatre mille et sept mille individus ont pu travailler dans cette industrie (Kidder 2006). L'avènement du fax, des courriels et d'internet durant les années 1990 a contribué à une baisse considérable de ces activités. Cependant, les services de messagerie persistent et sont nécessaires dans les grandes villes, puisque certains documents et colis ne peuvent pas être partagés de manière virtuelle (les plans d'architectes retravaillés au crayon, les signatures de chèques et les épreuves papier d'impression en sont des exemples). Puisque les parcours en vélo sont fréquemment plus rapides que les autres moyens de transport dans des conditions de congestion routière et pour de courtes distances, et que la problématique du stationnement n'affecte pas ce mode de transport, le service de livraison à vélo est toujours présent en milieu urbain (Kidder 2006).

Les firmes qui nécessitent les services de livraison à vélo ont fréquemment un compte avec une compagnie de livraison et les messagères et messagers à vélo travaillent pour ces compagnies. Les compagnies offrent différentes options de livraisons, soit une livraison au courant de la journée, en déca de deux heures, une heure, 30 minutes (appelé un « rush ») et de quinze minutes (double « rush »). Les tarifs varient en fonction de ces différents services, et des suppléments peuvent être facturés pour des colis plus lourds ou une livraison effectuée en dehors des heures de travail (Kidder 2009). Les livreuses et livreurs sont dispersés dans la ville, et sont accessibles de par leur téléphone. Le centre administratif attribue les différentes livraisons aux messagères et messagers en fonction de leur localisation dans la ville. Les grandes compagnies comme FedEx et UPS offrent des services de livraison en déca de 24 heures, mais ces dernières n'offrent pas de délais aussi courts que les compagnies de livraison à vélo, ce qui démontre l'importance, encore aujourd'hui, de ce type de service.

De nombreuses raisons expliquent la rapidité des déplacements en bicyclettes dans la ville. D'une part, les vélos sont beaucoup plus petits que les voitures, pouvant se faufiler entre elles et nécessitent beaucoup moins d'espace pour se stationner. Le laxisme dans l'application de la loi à leur égard leur permet également de circuler sur les trottoirs, dans le sens inverse d'une rue à sens unique, et même de brûler des feux rouges et de circuler entre les voitures en mouvements. Ces pratiques sont certes illégales et dangereuses, mais rarement réprimandées par la loi. À titre

d'exemple, une messagère à New York a estimé avoir brûlé plus de dix mille feux rouges avant de recevoir sa première contravention (Kidder 2009).

À New York, comme dans plusieurs autres grandes villes, les messagères et messagers sont payés à la pièce livrée. Ces cyclistes font entre 40 % et 60 % du prix payé par les firmes pour la livraison, moyennant entre trois et cinq dollars américains par colis livrés, et ce, en 2006 (Kidder 2009). En moyenne seize à vingt-cinq livraisons sont effectuées dans une journée, mais il est commun que des messagères et messagers effectuent moins de vingt livraisons par jours alors que d'autres en effectuent plus de quarante. D'autres villes comme Seattle paient les livreuses et livreurs avec un taux horaire, variant entre 9.50 et 15 \$ par heure, en 2006 (Kidder 2009).

L'une des caractéristiques principales de ce service est le danger associé à ces activités. À titre indicatif, la moyenne nationale américaine du nombre de jours non travaillés causés par des blessures est de trois pour cent individus, cette moyenne grimant à 47 pour les messagères et messagers à vélo (Kidder 2009). Bien que ces données ne soient pas à jour, rien ne suggère que la situation ait changé. Un extrait d'entretiens avec un messager à vélo effectué par Jeffrey Kidder démontre le fatalisme que véhiculent ces travailleurs. Ce messager affirme que plus l'on utilise le vélo, plus il est pratiquement certain que l'on aura un accident, en espérant que celui-ci ne soit pas fatal (Kidder 2009).

Ces travailleuses et travailleurs forment une sous-culture, la livraison de colis à vélo est pour ces derniers beaucoup plus qu'un gagne-pain, mais davantage un mode de vie, une attitude (Fincham 2008). Cette forte identité regroupe tant le travail que la vie privée, ces deux dimensions sont fréquemment séparées lors de l'étude de l'identité des individus en général. L'expérience commune des travailleuses et travailleurs à vélo, soit un travail marginalisé et dangereux, explique entre autres cette fusion entre les dimensions du privé et du travail (Fincham 2008). L'un des exemples qui caractérise ce phénomène est la reproduction de leur mandat de travail dans des événements et dans leurs loisirs. Les compagnies de messagerie à vélo encouragent indirectement, par la structure de paiement, les cyclistes à rouler rapidement, à se mettre dans une situation potentiellement dangereuse et à ne pas respecter le Code de la route. Ces éléments de compétition, vitesse et danger sont incorporés dans différents événements de cette communauté (Fincham 2008).

Les événements varient en fonction des intentions et de l'échelle. Au niveau plus local, plusieurs courses, nommées « Alleycat » sont organisées dans la ville, soit une course illégale dans les

rues, ce qui engendre fréquemment le non-respect du Code de la route. Le point de départ et les points de contrôles sont déterminés, et les cyclistes ont la liberté d'emprunter l'itinéraire de leur choix. D'autres activités, non compétitives, sont organisées durant leur temps libre, tel que de longues promenades à vélo en groupe. Au niveau international, plusieurs grands événements sont organisés, tels que le *European Cycle Messenger Championships* (ECMC), le *North American Cycle Courier Championships* (NACCC) et l'*Australian Cycle Messenger Championship* (ACMC). Ces événements regroupent plusieurs épreuves différentes, dans des sites qui reproduisent une atmosphère de village. La course principale reproduit une journée typique de travail des messagères et messagers à vélo, les autres événements représentent tant des concours d'habileté sur vélo que des courses de vitesse sur une courte distance, etc. Ces événements sont organisés par des bénévoles, qui œuvrent dans le milieu de la livraison à vélo. Ces compétitions, reproduites dans de nombreux pays, sont un amalgame d'événements sportifs et de socialisation, un bar est fréquemment sur place aux lieux de compétition et une grande demeure héberge les compétiteurs (Fincham 2008).

Il est convenu que la rapidité et l'efficacité des déplacements à vélo en ville sont les principaux attraits de ce mode de livraison. Les bienfaits pour la santé chez les individus sont également des attraits importants. Les messagères et messagers à vélo se distinguent des autres cyclistes puisque l'aspect économique de leur travail les incite à circuler encore plus rapidement dans la ville. Les automobiles dans un milieu urbain sont plutôt « immobiles », ce qui crée la demande pour la messagerie à vélo, beaucoup plus rapide dans un contexte de congestion routière (Fincham 2006).

Un changement s'est fait remarquer depuis quelques années au niveau de la perception des cyclistes. Alors qu'on les considérait précédemment comme inoffensifs, on remarque qu'ils représentent maintenant une nuisance et une irritation sur les rues pour plusieurs individus. L'on assiste même dans certains cas à une haine pour cette pratique, puisque les cyclistes sont des agents qui troublent le déroulement normal des activités urbaines de transport automobile (Fincham 2006). Puisque certaines messagères et messagers à vélo prennent des risques, ne respectent pas toujours le Code de la sécurité routière, et ont une conduite plus rapide que d'autres cyclistes, il est fréquent que les automobilistes soient frustrés par ces derniers (Fincham 2006).

1.1.2 Les courriers à vélo et leur appropriation de la ville

La relation entre la messagerie à vélo et l'espace démontre une certaine appropriation de la ville de la part de ces travailleuses et travailleurs. D'une part, le caractère économique de leurs activités distingue ces utilisateurs de la majorité des autres usagers de la route (Fincham 2008). L'espace ne se limite pas uniquement qu'à l'arrière-plan des actions sociales, au contraire, l'espace fait partie intégrante de l'action (Casey 1993). Certes, l'espace est façonné par les individus qui l'occupent, mais oriente également les actions de ces derniers. Ce phénomène correspond au concept de la dualité structurelle, ou cette structure qu'est la ville représentée à la fois un médium et le produit des différentes pratiques de la ville (Kidder 2009).

L'espace se divise donc en trois dimensions, l'espace étant perçu, conçu et vécu. Les deux premières dimensions offrent une relation plus statique avec l'espace, cette dernière est perçue et conçue par un ou plusieurs individus. La troisième dimension quant à elle démontre que la ville est également vécue, et que ce vécu peut différer de la conception originale de l'espace ou de la perception des autres individus (Kidder 2009). C'est d'ailleurs pourquoi les architectes et planificateurs urbains ne peuvent pas prédire l'ensemble des actions possibles dans un espace conçu.

Les messagères et messagers à vélo jouent avec l'espace construit. Le but principal de ces derniers est de circuler le plus rapidement possible dans la ville, en utilisant les rues, trottoirs, et en se faufilant entre les autres usagères et usagers de la route. La rapidité n'est pas tant attribuable aux capacités physiques des cyclistes, mais plutôt à la connaissance de la ville et l'anticipation des comportements des autres usagères et usagers de la route (Kidder 2009). Les règles tacites du code de conduite sont ainsi des indicateurs des comportements des autres individus, plutôt qu'un ensemble de règles à suivre. Il est parfois impossible pour les messagères et messagers d'effectuer une livraison dans les délais exigés, ces derniers naviguant entre les différentes règles et conceptions de l'espace (Kidder 2009).

Pour les activités de la messagerie à vélo, le concept de la dualité structurelle prend place principalement au centre-ville. C'est dans une situation de congestion et de trafic routier que les messagères et messagers perçoivent et utilisent la ville. Ainsi, la planification initiale de la ville diffère de la perception et de l'utilisation de l'espace des courriers à vélo, ces derniers perçoivent les échecs de la planification urbaine comme un moyen de profiter et de vivre la ville (Kidder 2009). Cette perception différée de la conduite en ville frustre de nombreux automobilistes, ces

derniers dénoncent davantage l'illégalité des manœuvres des cyclistes, plutôt que des risques encourus par le non-respect de certains règlements du Code de la route (Fincham 2006). Le fait de ne pas respecter l'ensemble des règlements accroît en fait parfois la sécurité des messagères et messagers à vélo. À titre d'exemple, rouler à sens inverse du trafic peut permettre d'éviter des accidents d'emportierage (Fincham 2008). Ce dernier auteur aborde la constante relation qu'ont ces cyclistes avec les villes (l'étude est effectuée en Europe), quelques secondes d'inattention pouvant se traduire par un accident.

1.1.3 Transport de marchandises à vélo

Le transport dans les villes représente une part importante des émissions de gaz à effet de serre. À la différence de la livraison de courrier à vélo, le transport de marchandises se fait d'un endroit à un autre, tel d'un entrepôt à un autre par exemple, ce qui ne représente pas nécessairement la destination finale du produit. Par ailleurs, une fois la commande reçue, ces livraisons ne sont pas toujours effectuées la journée même. Conway et Koning ont démontré le potentiel de réduction des émissions de GES à Paris par un changement modal de la voiture aux vélos cargos (Conway et Koning 2014).

Les vélos de travail sont définis comme un vélo ou autre véhicule propulsé par énergie humaine, dotés de deux à quatre roues, et d'un espace d'entreposage utilisé pour transporter de la marchandise, des individus, ou pour l'exécution de différentes activités (Transport for London 2009). Le développement technologique de ce type de véhicule s'est grandement accru au courant des dernières années en Europe, entre autres par l'introduction de remorques fixées à un vélo. Il existe plusieurs modèles de vélos de travail, dont le vélo courrier, muni d'un espace d'entreposage à l'avant. Le Euro Loadtrailer quant à lui est fixé à l'arrière d'un vélo, et peut supporter des charges de cinquante kilogrammes. Autrement, le Cycles MaximusTrike est un tricycle avec un habitacle couvert à l'arrière, qui permet de transporter des charges allant jusqu'à deux-cents-cinquante kilogrammes. Ces modèles sont tous européens, d'autres modèles existent en Asie (Toyohara Bicycle Company 2018) et en Amérique (Yubabikes 2018) ce qui démontre la variété de vélos de travail disponibles sur le marché (Transport for London 2009).



Figure 1.1 Vélo cargo

Source : (Carfree 2014)



Figure 1.2 Vélo-remorque

Source : (Saucisseman 2011)

Une étude effectuée par des chercheurs entre 2001 et 2014 à Paris relève que les activités de transport de marchandises par vélo au début de la recherche étaient pratiquement nulles. De par l'implantation de politiques publiques qui favorisent un changement modal afin de réduire la place de la voiture dans la ville, les activités de transport de marchandises à vélo ont augmenté de 75 % durant cette période (Conway et Koning 2014). Étant donné que le transport de marchandises représente approximativement 26 % des émissions de GES et occupe 25 % du réseau routier à Paris, le transport de marchandise par vélo a un potentiel important de réduction d'émissions. Ce transfert des activités de transport à vélo représente une réduction quotidienne de 3.5 tonnes de CO₂. Cette réduction des émissions de GES est par ailleurs attribuable à l'augmentation des déplacements personnels à vélo, ce qui représente près de 50 % de cette réduction. Les chercheurs expriment l'importance d'inclure la livraison à vélo effectuée par les épiceries et les restaurants, ce qui représente un fort potentiel de réduction de la pollution urbaine (Conway et Koning 2014).

La ville de Londres a effectué une étude similaire en 2009, qui aborde le potentiel changement modal vers la bicyclette. L'étude cible les activités de courrier à vélo (livraison le jour même), de la livraison des achats en magasin et du transport de marchandises (tel que présenté précédemment). Les avantages d'un tel changement de mode de livraison correspondent au faible coût d'achat des véhicules de transports (non motorisés), au faible coût d'entretiens, à la facilité à se stationner, à la vitesse de circulation malgré le trafic, à la formation assez simple des conductrices et conducteurs et de la faible empreinte environnementale. Les aspects plus négatifs d'un tel changement correspondent à la sécurité sur la route, à la portée des livraisons, à la fatigue des conductrices et conducteurs et à la saisonnalité de telles activités (Transport for London 2009).

L'entreprise française *La Petite Reine* est un exemple de réussite au niveau du transport de marchandises à vélo. Le projet a commencé à Paris en 2001 et a obtenu un grand support de la ville au niveau politique et économique. En 2007, les opérations prenaient place dans quatre villes françaises, soit Paris, Bordeaux, Dijon et Rouen, et employaient cinquante individus, avec une flotte de 53 vélos, et un chiffre d'affaires de 1,3 million d'euros. En fonction de leurs calculs, l'entreprise avait transporté 700 000 colis, pour un total de 210 000 km. Ce projet démontre l'ampleur potentielle de ce type d'activité, qui ne se limite pas à un marché de niche, mais bien à un modèle d'affaire avec une logistique de transport complexe (Transport for London 2009).

L'étude présente également la possibilité de remplacer les courtes distances en voiture, pour des achats personnels, par un système de livraison à vélo. Pour ce faire, quatre critères ont été élaborés pour évaluer les utilisatrices et utilisateurs potentiels, soit des individus qui se déplacent en voiture, se déplacent sur de courtes distances, dotés d'une option alternative de déplacements pour effectuer leurs achats, et ayant une quantité d'achats assez suffisante pour ne pas pouvoir les transporter eux-mêmes (Transport for London 2009). Parmi les facteurs de succès élaborés par les potentiels utilisatrices et utilisateurs figurent le faible coût de livraison des achats à leurs demeures, un temps de livraison flexible, aucune pénalité pour le retour des achats, et des options de livraisons telles qu'une livraison à la demeure entre certaines heures ou une autre localisation (Transport for London 2009). L'étude expose quelques défis, notamment la prise en charge d'un système de livraison centralisé qui ne peut pas être assumé par les différents commerçants, ainsi que la flexibilité des horaires de livraisons qui compliquent ces activités. Somme toute, la livraison d'achats en vélo représente une avenue intéressante afin d'augmenter la part modale des bicyclettes dans la ville (Transport for London 2009).

L'un des obstacles principaux au transport de marchandises par vélo-cargo en ville est le manque de reconnaissance, tant des potentiels utilisatrices et utilisateurs que des clientes et clients, en ce qui concerne un modèle efficace de logistique de transport (Schliwa et al. 2015). L'on estime que le transport par vélo dans le centre économique des villes pourrait représenter 25 % des activités (Lenz et Riehle 2013). Le projet européen Cyclelogistics estime quant à lui cette part des transports à plus de 50 % (Schliwa et al. 2015). Malgré ces résultats, les utilisatrices, utilisateurs, clientes et clients considèrent ces activités comme étant de niche, et non transposables à une plus grande échelle. Il est donc impératif de tenter de changer la mentalité des individus, afin de promouvoir ces activités dans une optique de développement durable (Schliwa et al. 2015).

Le secteur public tente de diminuer les émissions de GES, entre autres par un changement modal, tandis que le secteur privé tente de diminuer les coûts d'opération. Les activités de transport de marchandise à vélo répondent tant aux objectifs du secteur privé que du secteur public. Quatre groupes de mesures doivent être mis en place pour soutenir de telles activités, le premier est la présence d'infrastructure matérielle, ce qui correspond à l'élaboration d'un réseau de transport urbain et à la sélection d'aires réservées au vélo. Le second groupe de mesures correspond aux infrastructures immatérielles, soit un système d'information du trafic routier, un système partagé de capacité de transport, un service d'optimisation des routes, etc. Le troisième groupe de mesures représente l'élaboration de règlements qui favorisent un transport de marchandises durable. Le dernier groupe de mesure correspond à la gouvernance du réseau de transport, tel que le temps d'accès aux différentes routes, la problématique du stationnement, les charges soutenues par les véhicules, etc. Ces quatre mesures supportent un développement durable au niveau économique, social et environnemental (Schliwa et al. 2015).

1.1.4 Autres services à vélo

Tel que mentionné précédemment, les nouveaux services à vélo sont absents dans la littérature scientifique. Plusieurs articles médiatiques (journaux quotidiens et hebdomadaires), tant à l'échelle de la ville de Montréal qu'au niveau international, abordent cependant la diversité et la croissance de telles activités. Ces dernières peuvent être regroupées en deux catégories, d'une part l'ensemble des différents services et produits offerts à vélo, et d'autre part, plus spécifiquement la livraison de plats cuisinés, à vélo également.

Parmi ces nouveaux services à vélo figure l'entreprise montréalaise « Les déménagements Myette ». Ce service offre des déménagements effectués à vélo, avec une remorque fixée à l'arrière des vélos pour transporter les différents éléments du déménagement. Le propriétaire présente sa compagnie comme une alternative alliant travail, plaisir et protection de l'environnement (Déménagement écolo 2013).

Laurie Coulombe (Montréal) propose également un service à vélo peu atypique, soit un service de coiffure à vélo. Cette dernière se rend chez les clients en vélo, été comme hiver, pour effectuer des coupes de cheveux. La propriétaire de « LC coiffeure à vélo » affirme, comme le propriétaire de déménagement Myette, pouvoir allier passion et travail grâce à ce projet (Lévesque 2016). L'entreprise « Passe-temps favoris » offre un service similaire, soit de la couture à vélo.

L'entrepreneuse sociale rencontre ses clients dans les rues de Montréal, et effectue la réparation des vêtements, avec comme mission d'encourager l'économie locale, de s'impliquer dans sa communauté, et de s'offrir de bonnes conditions de travail (Ouimet 2016). Plusieurs autres entrepreneurs à vélo parsèment les rues de Montréal, tels « Café Pista », un service de confection de café mobile (Journal du design 2016) et « Pops Art », qui confectionne et vend des barres glacées à vélo (Françoise 2017).

La seconde catégorie de service offert à vélo correspond à la livraison de plats cuisinés. Plusieurs compagnies offrent ce service, variant de petites compagnies en démarrage à des multinationales. L'entreprise « Fooducoin » est l'une des petites entreprises qui offre ce service à Montréal. Cette dernière sélectionne des restaurants et a pour objectif de promouvoir le développement local et la minimisation de l'impact environnemental (Gagnon-Paradis 2016). Parmi les compétiteurs de l'offre de nourriture à vélo figurent UberEATS et Foodora, deux compagnies présentes dans de multiples villes à l'échelle internationale. Ces compagnies offrent essentiellement le même service que « Fooducoin », mais sans se soucier réellement des enjeux environnementaux et du développement local. Les entreprises établissent des partenariats avec différents restaurants, et munis de livreurs à vélo et en voiture, effectuent des livraisons de plats cuisinés chez les clients. Ces entreprises sont dotées d'une flotte de travailleuses et travailleurs considérés comme « autonomes ». Plusieurs critiques sont dirigées envers ces compagnies, notamment pour les conditions de travail des livreuses et livreurs. Ces derniers n'ont notamment aucune assurance en cas d'accident et leur salaire dépend de leur productivité sur les routes, ce qui peut engendrer la prise de risque pour des fins économiques (Fortier 2017). Ces entreprises semblent représenter la majorité de la croissance de ces métiers à vélo, avec de plus en plus d'entreprises présentes dans les grandes villes. La ville de Toulouse est un bon exemple de cette explosion de la livraison de plats cuisinés à vélo, avec de nombreux grands acteurs tels Deliveroo, UberEATS, Foodora et Allo resto. Un restaurateur affirme que 35 % des livraisons sont maintenant effectuées à vélo, les compagnies de livraison ayant pour objectif de croître significativement leurs activités au cours des prochaines années (Gerard 2017).

Plusieurs autres entreprises composent cette industrie des métiers à vélo, la principale croissance de ces activités correspond cependant à la livraison de nourriture par de grandes compagnies internationales.

1.2 La sécurité des travailleuses et travailleurs cyclistes

La littérature au sujet des risques encourus dans le cadre des activités des travailleurs-travailleuses à vélo est aussi très limitée. Au niveau européen, quelques articles traitent de ces risques, tant pour les courriers à vélo que pour les livreuses et livreurs de nourriture. Il est à noter que ces derniers utilisent fréquemment une mobylette pour effectuer ces activités, comparativement à l'Amérique du Nord où les livreuses et livreurs utilisent principalement le vélo. Quelques articles abordent l'insécurité vécue par les messagères et messagers à vélo américains, mais pas canadiens. Par ailleurs, l'aspect sécurité pour l'ensemble des autres métiers à vélo, outre la messagerie, n'a pas été étudié. Pourtant, ces métiers sont de plus en plus présents dans les grandes villes.

Une étude publiée en 2015 aborde l'insécurité vécue par les cyclistes commerciaux à New York. Il est estimé que 185 000 personnes utilisent le vélo quotidiennement dans la ville, cinq mille d'entre eux sont des cyclistes commerciaux qui effectuent des livraisons (Heyer et al. 2015). Ces cyclistes ne représentent que 2,7 % des individus qui utilisent un vélo, mais représentent 16 % des déplacements à vélo, avec une moyenne de 22 livraisons par jour (Heyer et al. 2015). Selon cette même étude, c'est environ 43 % des accidents en vélo répertoriés dans la ville qui incluent un cycliste commercial.

L'étude révèle par ailleurs que les cyclistes commerciaux ont de plus grandes chances d'avoir un accident d'emportierage (avec une porte de voiture ouverte) que les cyclistes non commerciaux (21,9 % versus 13,1 %) et que 46 % des cyclistes commerciaux impliqués dans un accident portaient un casque. De plus, la sévérité des accidents est plus importante pour les cyclistes non commerciaux. Les travailleurs et travailleuses à vélo ont, par ailleurs, été moins fréquemment à l'hôpital (13,4 % versus 28,8 %), la durée de leurs séjours à l'hôpital est plus courte (0,65 jour versus 2,01 jours) et ces derniers nécessitent moins de chirurgie. La majorité des blessures des travailleurs à vélo sont mineures. La majorité des accidents représente des brûlures à la peau et des blessures aux tissus musculaires. Il est cependant difficile de dresser un portrait réel des risques encourus par les cyclistes commerciaux à New York, ces derniers vont moins fréquemment à l'hôpital, cette étude étant basée sur les blessures enregistrées *au Bellevue Hospital Center* de New York (Heyer et al.2015). Il est fort probable que l'absence d'assurance de santé publique aux États-Unis explique en partie le faible nombre de blessures enregistrées.

Tel qu'introduit précédemment, l'organisme *Transport for London* a également dressé un portrait des risques associés aux cyclistes commerciaux. Le rapport compare d'une part les livreuses et livreurs de nourriture et les messagères et messagers à vélo, et d'autre part les travailleuses et travailleurs cyclistes et à mobylette. Il est important de spécifier que l'étude a été effectuée avant l'avènement des grandes compagnies internationales de livraison de nourriture à vélo.

L'une des différences majeures entre les messagères, messagers à vélo et les livreuses et livreurs de nourriture est que pour ces derniers, le temps de livraison est moins important que la qualité de la nourriture, tandis que le but principal des messagères et messagers à vélo est d'effectuer la livraison dans un délai minimal. Cette distinction explique plusieurs différences au niveau des risques encourus par ces deux métiers (Baverstock Reeve et Burgess 2007). Par ailleurs, plus de la moitié des compagnies de livraisons de nourriture offrent des contrats à salaire fixe à leurs employées et employés, tandis que seulement près du quart des compagnies de livraison de courrier à vélo offrent des contrats, optant davantage pour un système de rémunération à la pièce, ce qui encourage implicitement les travailleuses et travailleurs à effectuer leurs activités rapidement. La proportion de travailleuses et travailleurs à temps plein est plus importante pour les courriers que pour les livreuses et livreurs de nourriture, les messagères et messagers sont ainsi exposés davantage aux risques de ce métier. Les compagnies de messagerie font fréquemment plus de cent livraisons par jour, tandis que les travailleurs de la majorité des compagnies de livraison de nourriture font moins de cinquante livraisons par jour.

Le nombre d'heures travaillées et les plages horaires diffèrent également entre les messagères, messagers et les livreuses et livreurs à vélo. Typiquement, les livreuses et livreurs de nourriture travaillent entre quatre et six heures par jour, ce qui correspond approximativement à l'heure du souper, tandis que les messagères et messagers travaillent durant les heures de bureau, avec une moyenne de neuf heures travaillées par jour. L'heure d'achalandage des courriers est entre dix heures et midi, et entre quatorze heures et dix-huit heures, tandis que les livreuses et livreurs de nourriture sont davantage sollicités entre dix-huit heures et vingt-deux heures, les exposants à des risques différents. Un délai de livraison est imposé par près de la moitié des compagnies de courriers, comparativement à un tiers des compagnies de livraisons de nourriture qui imposent un délai.

Par ailleurs, des pénalités financières sont mises en application lorsque les délais de livraison ne sont pas respectés par les courriers, ces pénalités ne sont pratiquement jamais employées par les employées et employeurs de la livraison de nourriture. Les compagnies de messagerie

emploient fréquemment des individus plus expérimentés que la livraison de nourriture. Les employeuses et employeurs de livraison de nourritures offrent fréquemment plus d'équipements à leurs cyclistes que les employeuses et employeurs de messagers à vélo. Par ailleurs, très peu de compagnies de courrier à vélo incitent leurs employées et employés à avoir des pratiques sécuritaires et une bonne conduite sur la route (une compagnie sur dix). Cette proportion est légèrement supérieure chez les compagnies de livraisons de nourriture, avec environ deux compagnies sur dix qui incitent les cyclistes à avoir une pratique sécuritaire sur la route. Cette faible proportion d'employeuses et employeurs qui mettent en œuvre des mesures de récompenses pour une bonne conduite s'explique par le fait que la grande majorité d'entre eux considèrent que peu pourrait être effectué pour améliorer la sécurité des cyclistes sur la route. Cette faible proportion, particulièrement au niveau des courriers à vélo, s'explique également par le fait qu'un bon nombre d'entre eux sont des travailleuses et travailleurs autonomes. Il est, dans le cadre de ce type de travail, implicitement convenus que la sécurité repose sur les cyclistes plutôt que sur la partie patronale (Baverstock, Reeve et Burgess 2007).

Il existe en Europe plusieurs programmes de sensibilisation à la sécurité au travail, notamment pour les cyclistes commerciaux. Quelques-uns de ces programmes sont présentés dans la section suivante. Ces programmes sont cependant très méconnus ou non appliqués. Près de la moitié des compagnies de livraison de nourriture utilisent leurs programmes internes de santé et sécurité, plutôt qu'un programme d'une source officiel. Près de la moitié des employeuses et employeurs des compagnies de courrier ont affirmé ne pas savoir ou chercher pour trouver ces programmes, ce pourcentage est encore plus faible pour les messagères et messagers eux-mêmes (Baverstock, Reeve et Burgess 2007).

Le rapport témoigne également de la difficulté à avoir un portrait fidèle des accidents sur la route, puisque pratiquement aucun processus interne n'est mis en place par les employeuses et employeurs pour répertorier les accidents. Seulement une compagnie de courrier sur quatre a un livre répertoriant les accidents des messagères et messagers, cette proportion correspond à une compagnie de livraison de nourriture sur trois (Baverstock, Reeve et Burgess 2007).

Sur une durée de douze mois, 47 % des courriers à vélo ont vécu un accident, cette proportion est de 32 % pour les livreuses et livreurs de nourriture. Au niveau des blessures, 35 % des compagnies de courrier à vélo ont eu au moins un ou une employée blessée dans un accident au cours des douze derniers mois de l'étude, cette proportion est de 25 % pour les compagnies de livraison de nourriture. Les collisions qui blessent d'autres usagères et usagers de la route sont

très rares;4 % des courriers à vélo ayant été impliqué dans ce type d'accidents, et seulement 3 % pour les livreuses et livreurs de nourriture.

L'ensemble de ces éléments démontre les risques encourus dans le cadre de ces emplois. Afin d'améliorer la sécurité des travailleuses et travailleurs, l'organisme *Transport for London* a établi, en fonction des réponses des participantes et participants, qu'il serait important de sensibiliser les autres usagères et usagers de la route au niveau de la sécurité des cyclistes commerciaux, qu'il serait important d'améliorer les conditions de la route, d'introduire plus de voies cyclables, d'avoir davantage de formation sur la sécurité pour ces cyclistes, et que la réglementation soit plus stricte au niveau de la sécurité pour l'ensemble des usagères et usagers de la route (Baverstock, Reeve et Burgess 2007). Il est intéressant de souligner qu'aucune recommandation ne s'adresse à la partie patronale.

1.2.1 Programmes et lois sur la sécurité des travailleuses et travailleurs cyclistes

Il existe plusieurs programmes de sensibilisation à la sécurité des travailleuses et travailleurs cyclistes. L'*European Agency for Safety and Health at Work* relève plusieurs de ces programmes, principalement en Europe. Parmi ces derniers figurent le *Guidelines for courier workers* (Royaume unis), le *The most important message : your safety comes first* (Espagne), le *Comprehensive OSH advice to couriers and messengers* (Finlande), le *Checklist for transport of goods* (Danemark), *Tips for bicycle courier companies* et le *Road safety for bicycle couriers* (Allemagne) et plusieurs autres. Les lignes directrices de bonnes pratiques sur la route de ces programmes correspondent principalement à

- L'équipement de sécurité adéquat pour la pratique du vélo en ville
- La sélection du bon vélo et l'ajustement de l'équipement
- L'usage de vêtements sécuritaires (par exemple avec bandes réfléchissantes)
- Le port du casque
- L'entretien du vélo
- Le respect des règles de circulation
- La prise en compte des conditions climatiques (Kudasz et al. 2010)

Ces programmes sont principalement localisés en Europe. Il n'existe que très peu d'équivalents en Amérique du Nord. La ville de New York est l'un des rares exemples de ville qui s'est dotée d'un programme de sécurité des cyclistes commerciaux. Le New York City Department of Transportation (DOT) propose un programme de bonnes pratiques qui s'adresse tant aux employeuses et employeurs qu'aux employées et employés. Les cyclistes doivent, dans ce cadre, suivre un cours en ligne avant de pouvoir pratiquer le métier. Ce cours traite principalement des pratiques sécuritaires sur la route et de l'utilisation d'un équipement adéquat pour mener ces activités. La partie patronale doit imprimer l'affiche produite par la Ville de New York qui résume les informations du cours en ligne. Ces derniers doivent veiller à ce que les cyclistes respectent ces règles, sous peine d'avoir une amende de la ville. Ils doivent aussi maintenir un registre de l'ensemble des employées et employés et de leur qualification pour effectuer ce travail. Les compagnies doivent par ailleurs fournir aux cyclistes un numéro d'identifiant unique, des réflecteurs pour le vélo, un casque de vélo en bonne condition, une carte professionnelle, un gilet réflecteur, une cloche, des lumières rouges et blanches, des freins fonctionnels et une plaque identifiant l'entreprise (New York Department Of Transportation 2016).

Les règlements neuf et dix de la ville de New York assurent l'application de ce programme. Dû au grand nombre de cyclistes commerciaux à New York, au nombre important de piétonnes, piétons et automobilistes, et au nombre important d'accident, le règlement neuf oblige les employeuses et employeurs à fournir un casque qui respecte des critères de sécurité, sous peine d'amendes pouvant aller jusqu'à l'emprisonnement (Friedlander 2007).

Ainsi, mis à part les quelques articles au sujet des risques encourus par les messagères et messagers à vélo, écrits par ailleurs il y a déjà quelques années, ainsi que les programmes européens, très peu de recherches traitent sur la sécurité des travailleuses et travailleurs cyclistes. Les nouveaux métiers à vélo sont par ailleurs pratiquement inexistant dans la littérature, ce qui justifie entre autres le sujet de cette recherche. La section qui suit aborde le thème des entrepreneuses et entrepreneurs sociaux, ce qui représente de nombreux cyclistes entretenus lors de cette recherche.

1.3 L'entrepreneuriat social et durable : le choix du vélo plutôt qu'un autre mode de transport

La société urbaine, soit l'organisation des individus dans un lieu urbanisé (Latham 2003), évolue dans le temps, se transforme, entre autres par diverses actions entreprises par les individus y résidants. L'avènement des technologies de communication mobile et des réseaux sociaux change l'espace et son appropriation. La ville évolue plus rapidement que l'élaboration des politiques publiques des décideuses et décideurs (Bishop 2015). En réponse à ce retard des politiques publiques pour une ville durable, plusieurs entrepreneuses et entrepreneurs tentent de démarrer des projets avec une mission qui incorpore des objectifs du développement durable. De nombreuses travailleuses et travailleurs à vélo entretenus dans le cadre de cette recherche affichent ouvertement (sur les réseaux sociaux entre autres) leurs valeurs et soucis pour des enjeux environnementaux et sociaux. Ces individus correspondent au concept d'entrepreneurs sociaux.

L'entrepreneuriat social s'oppose aux entrepreneuses et entrepreneurs dits « traditionnels » qui sont parfois considérés comme des agents de destruction, notamment au niveau environnemental et social (Schaltegger et Wagner 2011). L'entrepreneuriat social est défini comme étant toute activité qui mène à découvrir, définir et exploiter des opportunités qui permettent d'assurer un bien-être au niveau social, grâce à la création de nouveaux projets ou l'innovation dans des projets existants (Zahra et al. 2009). Ainsi, les entrepreneuses et entrepreneurs sociaux (également nommés « entrepreneurs durables » par certains auteurs) innovent, non seulement au niveau conventionnel, soit davantage sous un aspect économique, mais également au niveau environnemental et social (Schaltegger et Wagner 2011). Il est intéressant d'étudier le type d'entrepreneuses et d'entrepreneurs que sont les cyclistes commerciaux et de tenter de les positionner sur une classification basée sur ces théories.

1.3.1 Les typologies d'entrepreneuriat social et durable

Zahra et al. (2009) proposent une typologie qui sépare l'entrepreneuriat social en trois groupes, soit le *social bricoleur* (bricoleur social), le *social constructionist* (constructeur social) et le *social engineer* (ingénieur social). Le *social bricoleur* se concentre principalement sur la découverte et la réponse à un besoin local, grâce à différentes ressources et expertises, la portée des activités est principalement limitée au contexte local. Ces individus se retrouvent à « la bonne place au

bon moment », et sont débrouillards afin de répondre à une demande. Ce type d'acteur ne fait pas qu'observer, mais est plutôt alerte aux opportunités et aux solutions potentielles. L'une des grandes habiletés du *social bricoleur* est de motiver et d'inspirer les gens. Il est cependant difficile pour ces acteurs de prendre de l'expansion dans leurs activités, la portée de ces projets est plutôt locale. La plupart des individus sondés dans le cadre de cette recherche correspond à des bricoleurs sociaux. Le *social constructionist* quant à lui exploite des opportunités et des échecs au niveau du marché économique traditionnel, et aborde des problèmes spécifiques, vécus par une clientèle, et introduit des réformes et des innovations au niveau social. Ces opportunités découlent fréquemment d'un oubli ou d'un laisser-aller de différentes institutions, telles que les gouvernements, les agences et les entreprises. Finalement, le *social engineer* repère des problèmes systémiques dans les structures sociales et révolutionne le système social en place en répondant à des besoins vécus par la société (Zahra et al. 2009).

L'auteur précise que les innovations sociales ne peuvent être initialement perçues et construites qu'au niveau local (Zahra et al. 2009). Ceci s'explique par le fait que l'implication d'acteurs plus distants aux enjeux ciblés, sans expérience terrain, se traduit fréquemment par un manque de connaissance et de fait pour identifier, cerner et évaluer les différentes opportunités. Ces opportunités sont exploitées par un jugement intuitif, basé sur des données difficilement transposables au niveau supra-local (Zahra et al. 2009). La légitimité des actions et projets locaux a cependant son lot de défis. En effet, ces actions locales se doivent d'être conformes à des lois, règles et respecter une certaine structure. Ce problème s'applique à plusieurs métiers à vélo présentés dans la section « résultats ». Les difficultés dans l'obtention de permis de vente freinent parfois la portée des activités de vente des travailleuses et travailleurs à vélo. Ainsi, les innovations correspondent fréquemment à une reproduction de certains modèles, et éliminent le caractère créatif et unique des différents projets.

Afin d'assurer une réelle innovation et un changement dans les modèles structurels d'entrepreneuriat, le contre discours doit obtenir du soutien, s'organiser, parfois sous forme d'institution, pour éventuellement prendre place au débat (Love 2013). L'entrepreneuriat social commence par l'individu, les préférences sociales et environnementales étant fréquemment des préoccupations personnelles (Schaltegger et Wagner 2011). Ces individus qui décident de devenir des entrepreneurs sociaux considèrent leurs vies professionnelles comme étant le cumul d'une multitude d'actions créatives. Ainsi, la dichotomie entre leurs buts personnels et la réalité perçue représente davantage des défis plutôt que des problèmes.

Schaltegger et Wagner (2011) proposent également une typologie d'entrepreneuses et entrepreneurs durables, et divisent ces derniers en quatre sous-groupes. Le premier groupe présenté représente les entrepreneuses et entrepreneurs écologiques. Ces derniers contribuent à résoudre des problèmes environnementaux et à créer un apport économique. Le but principal de ce groupe d'entrepreneur durable est d'obtenir des profits grâce à la résolution de problématiques environnementales. Le second sous-groupe d'acteurs correspond aux entrepreneuses et entrepreneurs sociaux. Ce groupe contribue à la résolution de problèmes sociaux, plutôt qu'environnementaux, en créant de la valeur pour la société. Le but principal de ce type d'entreprenariat est d'assurer une innovation sociale tout en créant des recettes économiques. Les entrepreneuses et entrepreneurs institutionnels, quant à eux, créent un changement au niveau de la régulation, de la société, du marché économique et des institutions. Finalement, le dernier sous-groupe présenté par les auteurs correspond aux entrepreneuses et entrepreneurs durables. Grâce au succès de leurs projets ou entreprises, ces acteurs contribuent à régler des problèmes sociaux et environnementaux. Le but principal pour ces derniers est d'assurer un développement durable de par leurs activités d'entreprise. Ainsi, les autres groupes précédemment mentionnés ne contribuent qu'au succès de certains aspects du développement durable (Schaltegger et Wagner 2011) alors que le dernier contribue conjointement à résoudre ou faire avancer la résolution de plusieurs facettes de ces problèmes.

La chercheuse Christine A Hemingway (2005) reprend la théorie de l'entreprenariat durable, et stipule que les valeurs personnelles de ces individus dictent leurs actions, et par le fait même, les différents projets entrepris. Cette dernière propose une typologie des travailleuses et travailleurs qui se positionnent sur deux axes, le premier étant le degré de support de la culture d'entreprise, le second axe positionne ces derniers en fonction du caractère individuel ou collectif de leurs valeurs. L'auteure utilise le terme « entrepreneur » pour décrire des individus qui ont un poste au sein de l'organisation. Le terme « intrapreneur » serait plus adéquat, puisque ces individus sont des employées et employés.

Les intrapreneurs correspondent aux individus d'une organisation qui ont au cœur le développement et l'innovation au sein de l'entreprise (Pinchot 1985). Ainsi, les entrepreneuses et entrepreneurs sont divisés en quatre groupes différents, soit les *Frustrated Corporate Social Entrepreneurs (CSE)* (entrepreneurs sociaux corporatifs frustrés), les *Active CSE* (entrepreneurs sociaux corporatifs actifs), les *Apathetic* (apathiques) et les *Conformist* (conformistes). Le premier groupe d'entrepreneurs, les *Active CSE*, représente les individus qui ont un rôle clé dans

l'organisation. Ces derniers adoptent un agenda qui favorise le développement durable à la demande de la dirigeante ou du dirigeant. Ainsi, les valeurs personnelles de ce type d'entrepreneuses et entrepreneurs durable vont de pair avec les valeurs d'entreprise. Le *frustrated CSE*, tout comme l'*Active CSE*, est motivé par l'intégration des enjeux du développement durable au sein de l'entreprise, mais se voit frustré par une culture d'entreprise différente, plus conventionnelle, qui favorise davantage les apports économiques des activités. Ces deux types d'entrepreneurs ont ainsi des valeurs individuelles qui favorisent l'importance du développement durable au sein de l'entreprise, ce qui n'est pas le cas pour les deux autres types d'entrepreneurs (Hemingway 2005).

L'entrepreneur *Conformist* est un individu qui n'a pas de réelles convictions pour un développement durable dans les activités de l'entreprise. Ce dernier peut se retrouver dans une position qui nécessite de prendre en considération les enjeux du développement durable, et de prendre des décisions en fonction de la culture d'entreprise, ce qui ne représente pas nécessairement ses valeurs personnelles. Ce type d'entrepreneurs oriente ses activités en fonction d'une culture d'entreprise qui favorise un développement durable, mais pas nécessairement en fonction de leurs valeurs personnelles. Finalement, les entrepreneuses et entrepreneurs *Apathetic* sont des individus dont les enjeux du développement durable ne représentent pas une préoccupation au niveau de leurs valeurs personnelles. Ces derniers peuvent avoir une opinion austère des CSE et peuvent même tenter de freiner les activités de ces derniers. La culture d'entreprise et les valeurs individuelles des entrepreneuses et entrepreneurs *Apathetic* sont donc contre l'intégration des enjeux du développement durable dans l'agenda de l'entreprise (Hemingway 2005).

1.3.2 Les valeurs personnelles au cœur de l'entrepreneuriat social

Les valeurs personnelles des individus et les différents niveaux dont ces personnes opèrent ont été abondamment étudiés par Christine A Hemingway. Cette dernière présente les valeurs personnelles comme étant "To say that a person has a value is to say that he has an enduring prescriptive or proscriptive belief that a specific mode of behavior or end-state of existence is preferred to an opposite mode of behavior or endstate" (Hemingway 2005, 54). Plusieurs travailleuses et travailleurs sondés correspondent à l'une de ces catégories d'intrapreneurs.

Les passions peuvent influencer grandement le rapport au travail. Pour certaines personnes, leurs passions sont privilégiées, au détriment de l'argent et d'une sécurité d'emploi. Ce rapport au travail peut cependant changer dans le temps. La majorité des entrepreneuses et entrepreneurs sondée font le choix de suivre leur passion plutôt que de maximiser des gains économiques, qu'ils en soient au début ou à un moment plus avancé de leur parcours professionnel (Bidart et Longo 2007).

Puisque les valeurs sont intimement liées aux normes sociales et aux émotions, ces dernières ont fréquemment une fonction de catalyseur au niveau des comportements humains. Une distinction doit cependant être effectuée entre les comportements humains à l'échelle de la communauté au niveau macro et les valeurs qui influencent les actions à un niveau plus personnel. Les valeurs individuelles peuvent être divisées en deux catégories, soit les valeurs intrinsèques et les valeurs instrumentales (Rescher 1969). Les valeurs intrinsèques représentent les désirs ultimes, comme un état de santé par exemple. Ces valeurs sont beaucoup moins nombreuses que les valeurs instrumentales, ce qui représente plutôt le mode comportemental des individus (Hemingway 2005).

De nombreux individus sondés dans cette recherche correspondent à l'une des typologies d'entrepreneuses et d'entrepreneurs présentées. D'une part, la typologie de Christine A. Hemingway représente davantage les intrapreneurs, présents dans l'échantillon de travailleuses et travailleurs de cette recherche. Autrement, les autres typologies présentées correspondent à plusieurs entrepreneuses et entrepreneurs sondés. Avec des missions qui correspondent à des critères du développement durable, de nombreux projets ont pour objectif d'offrir un service en vélo, tout en respectant le contexte social et environnemental. Le choix du vélo plutôt qu'un mode de transport motorisé, et un souci de ces enjeux dans le cadre de leurs activités, démontrent cette volonté d'agir au niveau local au sein d'une problématique de plus grande envergure.

1.4 Principaux termes et concepts

Plusieurs termes et concepts mentionnés précédemment sont fréquemment utilisés dans le chapitre des résultats de la recherche. Les termes « cyclistes commerciaux » et « travailleuses et travailleurs à vélo » représentent tout individu qui utilise un vélo comme outil de travail. Parmi ces cyclistes commerciaux figurent les employeuses et employeurs, les employées et employés, les travailleuses et travailleurs autonomes et les travailleuses et travailleurs au noir. Les employeuses

et employeurs sont fréquemment les propriétaires des petites entreprises qui offrent un service à vélo. De ce fait, ces derniers sont fréquemment des entrepreneuses et entrepreneurs (parfois sociaux ou traditionnels). Les employées et employés sont quant à eux des individus qui travaillent pour une partie patronale. Les travailleurs autonomes n'ont pas d'employées et employés, ni de partie patronale. Ces derniers offrent leurs services seuls, et sont fréquemment des entrepreneuses et entrepreneurs (parfois sociaux ou plutôt traditionnels). Les travailleuses et travailleurs au noir sont des individus qui ne déclarent pas leurs revenus au gouvernement. Dans ce cas-ci, l'unique travailleur au noir est un travailleur autonome. Finalement, les risques représentent l'ensemble des difficultés que peuvent rencontrer ces cyclistes commerciaux, tant au niveau des risques routiers, que d'une situation économique et une sécurité d'emploi précaire.

1.5 Les lacunes dans les écrits scientifiques, objectifs et question de recherche

Tels que démontré, quelques rares écrits scientifiques abordent le métier de messagères et messagers à vélo et des risques encourus dans le cadre de cette activité. Plusieurs auteurs ont d'ailleurs souligné le manque de recherche effectuée sur ce métier, et sur les métiers à vélo en général. Kidder exprime clairement le manque de recherches qui traitent de l'intime lien entre les fonctions des messagères et messagers à vélo et de l'aménagement urbain et plus généralement de l'espace (Kidder 2009). Ben Fincham quant à lui expose le peu d'écrits au sujet de la reproduction des activités de travail sous forme de loisir, tel que les courses d'alleycat en ville (Fincham 2006).

Le rapport effectué pour la société de transport de Londres (2009) au sujet des risques encourus des travailleuses et travailleurs à vélo souligne que plusieurs autres recherches avaient préalablement été effectuées sur la sécurité des autres usagères et usagers de la route, notamment les véhicules motorisés et les piétonnes et piétons (Transport for London 2009). Cette affirmation démontre le peu de reconnaissance attribuée aux travailleuses et travailleurs à vélo, comparativement aux autres usagères et usagers de la route. Ce rapport expose par ailleurs le peu de connaissance qu'ont les cyclistes commerciaux au sujet des différents programmes et rapports sur les risques encourus par leur travail. Le faible nombre de compagnies qui remplissent un registre d'accident est également critiqué dans le rapport, ce qui rend très difficile la tâche de dresser un portrait réaliste non seulement du bassin de travailleuses et travailleurs, mais aussi des risques du métier à vélo (Transport for London 2009).

L'article produit par Heyer et al (2015) expose le peu d'articles scientifiques au sujet des cyclistes commerciaux. En 2015, ces auteurs avaient recensé seulement trois articles qui traitent de ce secteur d'activité, l'ensemble de ces articles décrivant le peu d'attention accordé à cette population dans les écrits scientifiques. « Commercial bicyclists represent a unique population whose characteristics, behaviours, and injuries have not been previously documented » (Heyer et al 2015, 2131).

De surcroît, l'article dénonce le fait que les accidents de vélos répertoriés par les autorités de New York ne distinguent pas les cyclistes commerciaux des autres cyclistes, cette problématique semble également présente au Québec, il a été impossible de trouver des données sur les cyclistes travailleurs. Les études se basent par ailleurs sur les accidents répertoriés par les hôpitaux. De nombreux cyclistes sont victimes d'accidents, mais ne fréquentent pas les hôpitaux, et ne signalent que très rarement leurs accidents aux employeuses et employeurs (Heyer et al 2015).

L'ensemble de la littérature répertorié dans ce chapitre démontre le manque de documentation sur les cyclistes commerciaux et sur les risques de l'exercice de leurs fonctions. En ce qui concerne les cyclistes commerciaux autres que les messagères et messagers, la littérature sur ces derniers est encore plus rare, malgré le fait que ces emplois sont de plus en plus populaires en milieu urbain.

1.5.1 Objectifs et question de recherche

L'objectif principal de cette recherche est de documenter les facteurs de risques, du point de vue des travailleuses et travailleurs, associés à l'utilisation du vélo dans le cadre de l'exercice d'un travail (autre que les messagères et messagers) en ville. À partir de l'analyse de l'organisation du travail, des motivations et des risques associés à cette pratique, il s'agit d'examiner la question suivante : quels sont les enjeux sécuritaires du travail et comment y répondre? Quatre objectifs principaux en découlent :

- Documenter la variété de ces activités en ville.
- Étudier l'organisation du travail des nouveaux métiers à vélo.
- Comprendre les motivations qu'ont ces travailleuses, travailleurs, employeuses et employeurs à utiliser un vélo plutôt qu'un autre mode de transport.
- Recenser les risques associés à l'usage du vélo dans le cadre d'un travail rémunéré.

CHAPITRE 2 : LA MÉTHODOLOGIE

Le présent chapitre traite de la méthodologie utilisée dans le cadre de cette recherche. Deux principales méthodes ont été utilisées de manière complémentaire : des entretiens semi-dirigés et un exercice de cartographie à partir des propos recueillis dans les entretiens. Ces derniers sont détaillés en premier lieu dans ce chapitre, suivit d'une présentation du concept de carte mentale, de son usage dans cette étude, et de la méthode d'analyse de ces dernières.

2.1 Le terrain d'étude

Le choix du terrain d'étude pour documenter l'industrie des services offerts à vélo au Québec correspond aux principaux endroits où l'on peut observer la pratique de telles activités. Deux villes ont été sélectionnées, soit Montréal et Québec, tant pour des raisons pratiques d'accès que par la supposition initiale que ces villes seraient les lieux où l'on identifierait le plus de participantes et participants. Cette supposition est basée sur la revue des médias effectuée au préalable, qui démontre en effet que ces activités sont concentrées dans les deux plus grandes villes de la province. Un exercice de recensement de la variété de ces emplois au Québec, présenté dans le chapitre des résultats, a également été effectué grâce aux différents médias sociaux et articles de journaux.

2.2 Les entrevues

Pour mieux comprendre le point de vue des travailleuses et travailleurs de l'industrie, la méthode d'analyse qualitative d'entrevues semi-dirigées avec des répondantes et répondants proches du milieu a été sélectionnée. Le guide d'entretien a été élaboré en collaboration avec Ugo Lachapelle et Lily Ranger durant l'hiver 2016. Les questions du guide correspondent aux informations sélectionnées afin de répondre aux objectifs des recherches. Le nombre d'entretiens visés a été de vingt participantes et participants, soit environ quinze travailleuses et travailleurs, et cinq employeuses et employeurs. La durée établie pour les entretiens oscille entre trente et soixante minutes. Il est à noter que l'industrie de la messagerie à vélo est exclue de cette étude puisqu'elle est déjà présente dans la littérature scientifique, afin de se concentrer principalement sur les nouveaux métiers à vélo

2.2.1 Apport de la méthode dans le cadre de ce mémoire

Plusieurs principes, présentés par Clifford, French et Valentine (2010) ont été mis en œuvre lors des entretiens. L'entretien semi-dirigé nécessite la prise de parole, cela va de soi, mais consiste davantage à écouter, comprendre et porter attention afin de créer un environnement propice à la discussion (Clifford, French et Valentine 2010). Les entrevues étaient anonymes et les informations sont demeurées confidentielles. Les individus entretenus pouvaient mettre fin à l'entrevue à n'importe quel moment, sans justification requise.

2.2.2 Le guide d'entretien

Le but principal de ces entretiens est de comprendre l'industrie et ses défis, les perceptions, objectifs et contraintes des travailleuses et travailleurs, employeuses et employeurs, et les mesures de protection et de sécurité favorisées par ces groupes. Deux guides d'entretiens ont été élaborés, le premier s'adresse aux travailleuses et travailleurs à vélo, le second pour les employeuses, employeurs ou entrepreneuses et entrepreneurs de l'industrie (tableau 2.1). Le premier guide d'entretien, pour les travailleuses et travailleurs à vélo, est divisé en trois parties. La première partie traite du profil de la répondante ou du répondant. Les questions portent entre autres sur les raisons et motifs à exercer le métier de travailleuse et travailleur à vélo, de même que sur l'évolution du métier à travers le temps. Ces questions permettent de collecter des informations sur l'individu, son passé, le raisonnement derrière les décisions prises, etc. La seconde partie de l'entretien traite de l'organisation du travail. L'on distingue au préalable si la personne entretenue est un ou une employée salariée ou un ou une travailleuse autonome. Les questions abordent les sujets de la relation avec la partie patronale, de la sécurité d'emploi, du système de rémunération, des conditions de travail et de la sous-culture des travailleuses et travailleurs à vélo. La dernière partie de l'entretien traite de la sécurité sur la route. Les questions abordent les différents dangers sur la route, les potentiels accidents des individus et les mesures de protection adoptées. Ces deux grilles d'entretiens sont présentées en annexes 1 et 2.

L'entretien effectué avec les employeuses, employeurs ou les entrepreneuses et entrepreneurs de l'industrie est également séparé en trois parties. Les premières séries de questions traitent du profil de l'entrepreneuse et entrepreneur. Les questions permettent de recueillir des informations sur les entreprises de cyclistes commerciaux, leurs histoires, les services offerts et les motivations au démarrage d'une telle entreprise. La seconde série de questions traite de l'organisation du

travail, des différents postes dans l'organisation, du système de rémunération des employées et employés, des revendications formulées et problématiques dans l'organisation (s'il y a eu lieu) et de la culture des travailleuses et travailleurs à vélo. Finalement, le dernier thème de discussion traite de la sécurité sur la route, du processus interne lorsqu'un incident survient et des mesures de protection mises en place pour assurer la sécurité des cyclistes.

Tableau 2.1 Thèmes et exemples de questions présentes dans les guides d'entretiens

<u>Questionnaire pour les travailleuses et travailleurs</u>	<u>Questionnaire pour les employeuses et employeurs</u>
Profil des travailleuses et travailleurs Exemple de question : Qu'est-ce qui vous a amené à pratiquer le métier de travailleurs à vélo?	Profil des employeuses et employeurs Exemple de question : Parlez-moi de vous. Comment êtes-vous devenu entrepreneur dans ce domaine?
Organisation du travail Exemple de question : Parlez-moi de votre relation avec votre employeur.	Organisation du travail Exemple de question : Comment la rémunération des travailleurs fonctionne t-elle dans votre entreprise?
Sécurité sur la route Exemple de question : À quel genre de problème de sécurité faites-vous face?	Sécurité sur la route Exemple de question : Que pensez-vous des pratiques de sécurité des cyclistes travaillant pour vous?

Source : Auteur

2.2.3 Les cartes mentales

En support aux entretiens semi-dirigés, un exercice de carte mentale a été administré aux participantes et participants. Ces cartes permettent, en supplément aux entrevues, de recueillir des informations au niveau des chemins à éviter et des parcours de prédilection pour les déplacements dans le cadre de leurs fonctions. Une fois ces informations recueillies, elles ont été cartographiées sur des cartes thématiques.

Selon les chercheurs Brennan-Horley et Gibson , « mental maps are utilised within interviews to reveal the hidden spatial preferences, cultural meanings and everyday navigations of the city »(Brennan-Horley et Gibson 2006, 2604). Il est possible de transposer ces informations dans un système d'information géographique (GIS), ce qui peut cependant se traduire par une certaine perte de la richesse et de l'authenticité de l'information produite sur la carte mentale

(Brennan-Horley et Gibson 2006). La carte mentale peut être une feuille vierge remplie par les répondantes et répondants, mais également un fond de carte avec la zone d'étude. Grâce à un fond de carte, il est plus facile pour les participantes et participants d'élaborer leurs descriptions qualitatives de l'espace et leurs interactions avec la ville (Brennan-Horley et Gibson 2006). Ces derniers peuvent transmettre leurs informations de plusieurs manières différentes sur les cartes, par exemple en hachurant des lieux, en recréant un parcours grâce à des lignes qui suivent un réseau particulier ou en écrivant des commentaires.

Fenton et Baxter (2016), présentent aussi les effets bénéfiques d'incorporer un exercice de dessin, en l'occurrence, des cartes mentales, à une recherche qualitative. Cette technique correspond à un support à la recherche qualitative, ce qui permet pour certaines personnes de s'exprimer plus aisément par le dessin qu'à l'oral. Cette méthode est fréquemment jumelée à d'autres méthodes plus traditionnelles de recherche qualitative, telle que l'entrevue. L'exercice du dessin, effectué par les participantes et participants, permet entre autres de révéler des informations difficilement saisissables par d'autres méthodes de recherche. Certains individus ont tendance à répondre d'une manière socialement acceptable à des questions orales, mais se sentent plus libres grâce au dessin. Par ailleurs, comparativement à une question orale, la réponse ne se doit pas d'être nécessairement instantanée, ce qui permet un temps de réflexion plus important. Finalement, cette méthode permet de renforcer la rigueur de la recherche, pour potentiellement mettre en lumière certaines similarités ou contradictions avec le discours oral, cette méthode permet par ailleurs aux participantes et participants de repenser et modifier leur discours lors de l'entrevue.

2.3 Recrutement des participantes et participants

Deux catégories de participantes et participants composent notre échantillon. La première catégorie correspond aux employeuses, employeurs ou ex-employeuses et employeurs de l'industrie des cyclistes commerciaux, la seconde catégorie correspond quant à elle aux individus qui ont un emploi, ou des travailleuses et travailleurs indépendants, qui utilisent un vélo dans le cadre de leurs fonctions. Pour des raisons d'éthique en recherche, l'ensemble des individus que l'on a échantillonné est âgé de dix-huit ans et plus. Afin de dresser un portrait de ces travailleuses et travailleurs à vélo, un échantillon a été construit de manière à représenter la variété des types de cyclistes et des types d'emplois du milieu. L'échantillon a été élaboré premièrement en 2016 en consultant les différentes pages web, médias et réseaux sociaux (site internet, facebook, etc.)

Différents articles de presse et pages promotionnelles (mentionnés plutôt dans le texte) ont permis de dresser une liste d'individus et d'organisations qui se qualifiaient pour les entrevues. Une fois les premières entrevues amorcées, il a été possible, soit par effet boule de neige, soit grâce aux différentes références proposées par les individus entretenus, de compléter cet échantillon.

En tout, seize travailleuses et travailleurs à vélo, et quatre employeuses et employeurs ont été rencontrés entre les mois de juin et novembre 2016. Puisque ces nouveaux métiers gagnent en popularité, et ce dans le but de dresser un portrait complet de ce type d'activité au Québec, certaines entreprises et entrepreneuses et entrepreneurs ont été ajoutés à ceux et celles qui ont été entretenus. Ces ajouts ont été effectués durant l'été 2017, suite à une seconde ronde de recherche sur les réseaux sociaux. Ainsi, une liste exhaustive de l'ensemble des entreprises à vélo et un petit descriptif de ces activités, est présentée en annexe 3. Un autre tableau, analysé dans le chapitre des résultats, présente ces projets en fonction de leur forme juridique, du nombre d'employé actif (s'il-y a lieu) et des dates d'enregistrement et potentiellement d'arrêt des activités.

Les individus ont été contactés par téléphone, ou par courriel lorsque ce n'était pas possible. Une brève présentation de la recherche et de son contexte ont été présentés, accompagnés de renseignements au sujet de l'anonymat et de la confidentialité des entretiens. Le choix du lieu de rencontre correspondait au désir des participants, pourvu que l'entrevue soit effectuée dans un environnement calme et neutre.

2.3.1 Les enjeux éthiques

Les participantes et participants sondés dans le cadre de cette recherche sont potentiellement des activistes pour certaines causes, comme l'environnement, ou le développement social et local. Certaines approches présentées dans le manuel *Practicing Qualitative Methods in Health Geographies* (Dunn, 2007) permettent d'assurer un déroulement éthique des entretiens avec une population engagée dans divers projets. Cette recherche a obtenu le certificat d'éthique numéro 1039 du CIEREH de l'UQAM) en juin 2016.

Ces propositions sont regroupées sous deux méthodes, soit le « member checking » et l'« autobiography and revealing yourself ». La première méthode consiste à présenter aux participantes et participants une forme préliminaire de l'analyse et de l'interprétation des données. Cette présentation de l'analyse peut être effectuée de manière informelle, durant les entrevues, ou de manière plus formelle durant le processus d'interprétation, tel que faire parvenir une lettre

qui présente les résultats préliminaires. Il est cependant important d'être vigilant quant à un possible biais d'interprétation, en fonction des commentaires émis lors de ce partage des fonctionnalités de ce processus. Malgré ce partage d'informations, il faut s'assurer de préserver les buts établis au préalable. Les possibles oppositions quant aux directions de l'analyse permettent de mieux comprendre les différents problèmes vécus par les participantes et participants, ce qui assure la crédibilité de la recherche.

La seconde méthode représente une présentation plus personnelle du chercheur, qui expose son rapport avec la recherche et les possibles biais, et assure une transparence dans la méthode d'analyse. Les activistes sont fréquemment marginalisés, il est donc difficile de répondre à leurs attentes, tout en s'assurant d'interpeler la majorité de la population dans la présentation des résultats de la recherche. Le comité d'éthique a donc comme mission d'assurer un équilibre entre les bénéfices et effets négatifs de partager la méthode d'analyse à une population activiste.

Ces enjeux ont été pris en considération lors des entrevues. Certains des individus entretenus ont signifié leur désir d'obtenir un sommaire des résultats, une fois la recherche terminée. De plus, lors de certaines discussions durant les entretiens, il a été parfois sujet de mon rapport à la recherche, de mes motivations, ce qui correspond à la seconde méthode proposée par Dunn (2007).

2.4 Opérationnalisation de la méthode dans le cadre de ce mémoire

2.4.1 Le contenu des entretiens

L'ensemble des entretiens est retranscrit intégralement sous forme de verbatim. Un souci d'authenticité quant aux pauses pour réflexions, hésitations, ainsi que les différentes émotions exprimées sont aussi prises en compte. Ces particularités sont inscrites entre parenthèses dans les retranscriptions d'entrevues, tel que proposé par Denzin et Lincoln (2000).

Deux grilles de codages ont été préalablement élaborées : une pour les travailleuses et travailleurs à vélo, et la seconde pour les employeuses et employeurs à vélo. Ces grilles ont été construites à partir des questions du guide d'entretien, en fonction des informations qui répondent à la problématique et aux objectifs de recherche. Ces dernières ont été incorporées dans le logiciel de codage NVivo sous forme de nœuds. Le tableau 2.2 présente les grands thèmes de codage.

Tableau 2.2 Thèmes principaux des grilles de codage

Grille de codage pour les travailleuses et travailleurs	Objectif étudié selon les thèmes de codage	Guide de codage pour les employeuses et employeurs	Objectif étudié selon les thèmes de codage
Risques associés	Recenser les risques associés à l'usage du vélo dans le cadre d'un travail rémunéré.	Risques encourus pour les cyclistes	Recenser les risques associés à l'usage du vélo dans le cadre d'un travail rémunéré.
Les motivations à utiliser le vélo comme outils de travail	Comprendre les motivations qu'ont ces travailleuses, travailleurs, employeuses et employeurs à utiliser un vélo plutôt qu'un autre mode de transport.	Les motivations à employer des travailleuses et travailleurs cyclistes	Comprendre les motivations qu'ont ces travailleuses, travailleurs, employeuses et employeurs à utiliser un vélo plutôt qu'un autre mode de transport.
Types de travailleuses et travailleurs.	Documenter la variété de ces activités en ville. Étudier l'organisation du travail des nouveaux métiers à vélo.	Les types d'entrepreneuses et entrepreneurs	Documenter la variété de ces activités en ville. Étudier l'organisation du travail des nouveaux métiers à vélo.
Appropriation de la ville	Comprendre les motivations qu'ont ces travailleuses, travailleurs, employeuses et employeurs à utiliser un vélo plutôt qu'un autre mode de transport.	Revendications effectuées par les cyclistes	Étudier l'organisation du travail des nouveaux métiers à vélo.
Cartes mentales et chemins privilégiés ou évités.	Recenser les risques associés à l'usage du vélo dans le cadre d'un travail rémunéré.	Organisation du travail	Étudier l'organisation du travail des nouveaux métiers à vélo.

Source : Auteur

Le chapitre "résultats" recueille des extraits de citations d'entrevues afin de soutenir certains arguments. Ces extraits sont présentés afin qu'il soit impossible d'établir un lien entre l'individu entretenu et l'entreprise dans laquelle il travaille. Ce procédé est effectué afin de préserver l'anonymat des participantes et participants, pour éviter toutes potentielles représailles de la part des autres collègues et de la partie patronale.

2.4.2 Opérationnalisation des cartes mentales

Il a été demandé aux participantes et participants, avant l'entretien, de circonscrire leur zone de travail. Face à un fond de carte avec la zone de travail imprimée préalablement, les participantes et participants ont pu plus facilement transmettre leurs parcours de prédilection pour les déplacements dans le cadre de leurs fonctions.

Ces informations sont soutenues par une description orale de ces lieux et parcours et se retrouvent dans les enregistrements des entretiens. Les techniques utilisées pour communiquer ces informations diffèrent d'une personne à l'autre, certains ont positionné des « x » aux endroits à éviter et des crochets sur les parcours empruntés, d'autres ont préféré décrire leurs chemins en consultant la carte, laissant la tâche au chercheur de « cartographe » sur le plan l'information communiquée. Un exemple de carte mentale produite par les répondantes ou répondants est fourni en annexe 4.

L'information contenue dans les cartes mentales représente d'une part un support à la discussion et permet d'apprécier la variété des territoires et parcours ainsi que les similitudes dans les perceptions des participantes et participants. L'information contenue a ensuite été compilée pour fin de présentation. Les cartes de synthèse ont été effectuées à l'aide du logiciel ArcGIS. Les données nécessaires à la cartographie correspondent aux limites géographiques de l'île de Montréal, aux limites des arrondissements et villes de l'île de Montréal, au réseau routier et au réseau cyclable. L'ensemble de ces données est accessible sous forme de données ouvertes sur le site internet de la Ville de Montréal (Ville de Montréal 2017).

En ce qui concerne les cartes mentales, une compilation des données recueillies est présentée sous trois cartes. Une première carte présente les routes fréquemment empruntées par les cyclistes. Ces routes sont mises en évidence sur la carte, l'épaisseur du trait varie en fonction de la fréquence dont ces dernières ont été mentionnées par les participantes et participants. Un trait plus épais représente ainsi une route plus fréquemment empruntée, et un trait fin une route empruntée plus rarement. La seconde carte reprend la même analyse, et présente les routes les plus fréquemment évitées, un trait épais expose une route très fréquemment évitée. Finalement, la troisième carte expose les secteurs d'activité des travailleuses et travailleurs cyclistes. Les différents cercles représentent les multiples secteurs d'activité des participantes et participants, ce qui permet d'analyser une certaine concentration de l'offre de nouveaux services à vélo à Montréal, et au Québec.

En conclusion, la complémentarité de ces deux méthodes qualitatives de recherche permet de recueillir de nombreuses informations et données pertinentes. L'entretien semi-dirigé est élaboré pour obtenir des informations en fonction des questions posées. De par la forme de ce type d'entretien, les participantes et participants ont une grande liberté de réponse, qui se traduit par des données riches sur le sujet. Les cartes mentales apportent un soutien au questionnaire. Les individus ont un document papier qui leur permet de se situer plus facilement dans l'espace et d'identifier les routes privilégiées et évitées. Il n'est pas réellement question de ces itinéraires dans le questionnaire, l'exercice de carte mentale fournit donc de nouvelles informations très complémentaires au discours des cyclistes commerciaux entretenus. Finalement, la recherche documentaire sur le web permet de dresser un portrait plus large et adéquat de cette industrie, qui ne se limite pas à l'échantillon élaboré pour cette recherche.

Le chapitre qui suit présente les résultats de la recherche, et articule les informations obtenus.

CHAPITRE 3 : LES RÉSULTATS

Le troisième chapitre présente les résultats de la recherche. Un portrait de l'industrie des services à vélo et des motivations pour les cyclistes et la partie patronale sont préalablement effectués, suivi de l'analyse de l'organisation du travail, des résultats de l'exercice des cartes mentales, de la perception des différents risques liés à ces métiers et finalement des quasi-accidents et accidents.

3.1 La variété des activités à vélo : un portrait de l'industrie

L'ensemble des activités professionnelles à vélo à Montréal est répertorié dans cette section. Trente et une entreprises sont présentées, ce qui regroupe tant les projets actuels que ceux qui ne sont plus en opération. Le but est de dresser un portrait de ce secteur d'activité à Montréal. Malgré plusieurs recherches, il est possible que certains projets aient été omis, en raison de la nature éphémère et fleurissante de ces activités. Le tableau 3.1 présente leur forme juridique, le nombre d'employés, ainsi que leur date de début et de fin (lorsque cela s'applique) d'activité. Vingt-six des 31 projets présentés précédemment figurent dans le registre des entreprises du Québec. Onze de ces projets sont enregistrés sous une structure de compagnie, trois sous forme de sociétés en nom collectif, une personne morale sans but lucratif et onze entreprises individuelles. Plus de la moitié des entreprises n'ont aucun employé enregistré et une seule compagnie a de 26 à 49 employés, ce qui représente principalement des employés qui travaillent dans les cuisines des restaurants ou au service aux tables et non à la livraison. Trois de ces entreprises ont radié sur demande l'enregistrement de l'entreprise et quatre autres ne sont plus actives, mais toujours dans ce registre.

Tableau 3.1 : Structure des entreprises

Compagnie	Structure	Nombre d'employé	Date d'entrée en vigueur
Ça roule Montréal	Compagnie	6 à 10	17-01-1995
Fruixi (carrefour alimentaire centre-sud)	Personne morale sans but lucratif	De 1 à 5	16-03-1995
Garçon fleur	Entreprise individuelle	Aucun	25-11-2005 à 19-04-2017 (la livraison à vélo se fait depuis 2014)
Déménagement Myette	Compagnie	De 6 à 10	17-11-2005
Vélo Festif Montréal	Entreprise individuelle	Aucun	10-09-2007 (2015-01-06 pour le nom Vélo Festif)
Vétérinaire à Vélo	Entreprise individuelle	Aucun	29-12-2009
Les jardiniers à bicyclette	Entreprise individuelle	Aucun	09-02-2010
CrémyPâtisserie	Compagnie	De 1 à 5	05-04-2011
Véli-Coursiers	Compagnie	Aucun	15-04-2011
Fitz and Follwell	Compagnie	Aucun	27-07-2011
La panthère verte	Compagnie	De 26 à 49	24-02-2012
Antidote Bouffe Végane	Compagnie	6 à 10	04-07-2014 (auparavant, le restaurant n'était pas incorporé, et enregistré comme société en nom collectif, en date du 18-02-2013)
Pops Art	Compagnie	Aucun	03-07-2013
Vélo Burrito	Société en nom collectif	Aucun	22-07-2013
Café Pista	Compagnie (auparavant une entreprise individuelle, radiée à la demande du propriétaire)	6 à 10	23-12-2015, compagnie 25-07-2013, entreprise individuelle
Maison Freshmint	Compagnie	De 1 à 5	19/12-2013
Promo Vélo Montréal	Entreprise individuelle	Aucun	11-06-2014
Décomposition UberDecay	Entreprise individuelle	1 à 5	07-07-2014 à 15-01-2017
Livraison de thé	Entreprise individuelle	Aucun	28-10-2014
Randonneur Mobile Mechanics	Société et nom collectif	Aucun	11-03-2015
Le best of de Lili	Entreprise individuelle	Aucun	05-06-2015
Pépin Montréal	Entreprise individuelle	Aucun	16-07-2015
Plat	Entreprise individuelle	Aucun	17-08-2015
Café à roulette	Société en nom collectif	Aucun	08-03-2016 à 25-10-2016
KM Carré	Entreprise individuelle	Aucun	10-04-2016
Fooducoin	Compagnie	1 à 5	30-05-2016

Source : Auteur

Parmi les projets répertoriés, huit ne sont plus actifs. Près de la moitié de ces projets concernent la livraison de produits alimentaires ou la vente de nourriture préparée en utilisant un vélo (l'annexe 4 présente une description de chacun de ces projets). Autrement, les projets correspondent à l'offre de différents services, tel qu'un service vétérinaire, un service de coiffure, un service d'aménagement paysager, etc. Onze de ces projets sont supportés par une seule personne, les vingt autres regroupent plusieurs travailleurs au sein des entreprises. Les secteurs d'activité des différents projets correspondent principalement aux quartiers centraux de Montréal, un seul projet identifié œuvre à Québec et un autre sur la rive-sud de Montréal.

Ces projets sont très diversifiés. Près de la moitié de ceux-ci exposent directement leurs valeurs écologiques et sociales comme étant centrales à leurs activités. Ces métiers à vélo représentent fréquemment une alternative plus écologique à un service déjà existant, de par l'utilisation du vélo plutôt qu'un mode de transport motorisé. Autrement, certaines compagnies correspondent à une innovation, sans équivalence en ce qui concerne un mode de transport alternatif. Plusieurs entrepreneuses ou entrepreneurs sont propriétaires de ces compagnies et sont par le fait même le ou la seule salariée de l'entreprise. Pour plusieurs individus, ce métier à vélo n'est pas l'unique source de revenus. Plusieurs de ces emplois sont à temps partiel, et les travailleuses et travailleurs apprécient de pouvoir travailler et faire du vélo, malgré le faible gain économique. De plus, certaines entreprises sont en démarrage, les propriétaires optent ainsi pour des activités à temps partiel pour minimiser les risques financiers. Les vélos pilotés diffèrent grandement d'une compagnie à l'autre. Certains vélos sont conçus sur mesure, avec des espaces alloués à l'entreposage ou à la vente de différents produits. Ces espaces d'entreposage des colis peuvent être devant ou derrière le vélo, certains sont réfrigérés ou chauffés, et peuvent être intégrés au vélo sous forme de triporteur ou de vélo-remorque. D'autres travailleuses et travailleurs pilotent un vélo traditionnel pour effectuer leur travail.

Deux grands acteurs dominent cependant l'offre de service à vélo à Montréal, soit Foodora et UberEATS. Ces compagnies effectuent la livraison de plats cuisinés avec des restaurants partenaires. À Montréal, ces livraisons sont effectuées à vélo et en voiture. Quelques petits acteurs effectuaient auparavant la livraison de nourriture à vélo, les tarifs avantageux de ces deux grandes entreprises ont cependant mis fin à plusieurs activités d'entreprises. Foodora est une entreprise allemande qui a démarré ses activités à Montréal en 2015 (Fortier 2017). UberEATS est une filiale du géant Uber, et s'est installé à Montréal au printemps 2017. Foodora emploie à Montréal entre deux-cents et deux-cent-cinquante cyclistes, tandis qu'UberEATS n'a pas voulu

dévoiler ce nombre. Les cyclistes sont des travailleuses et travailleurs autonomes, payés à la livraison et aux kilomètres parcourus. De petites entreprises de livraison de nourriture ont vu le jour en réaction aux activités parfois peu éthiques de Foodora. Ces entreprises offrent le même service, mais avec une mission différente. Tout d'abord, les employés sont salariés, et le choix des restaurants se fait dans une optique écologique, avec des produits locaux, et des activités écoresponsables. Somme toute, ces petites entreprises emploient peu de cyclistes, les entreprises Foodora et UberEATS emploient ainsi la grande majorité des travailleuses et travailleurs cyclistes de Montréal.

3.2 Présentation des participantes et participants

Vingt individus, dix femmes et dix hommes, ont participé aux entrevues dans le cadre de cette recherche. La très grande majorité des participantes et participants ont entre vingt-cinq et trente-cinq ans. Trois individus ont plus de trente-cinq ans et une personne a moins de vingt-cinq. La figure 3.3 présente les différents types de participantes et participants et leurs effectifs. Les travailleuses et travailleurs sont divisés en quatre grandes catégories. La première est les employeuses et employeurs, la seconde est les employées et employés, la troisième est les travailleuses et travailleurs autonomes, et la quatrième est les travailleuses et travailleurs au noir. La catégorie de travailleuses et travailleurs autonomes est divisée en trois sous-groupes, soient les non-entrepreneuses-entrepreneurs, les entrepreneuses et entrepreneurs traditionnels (sans motivation relative au développement durable), et les entrepreneuses et entrepreneurs sociaux, présentés précédemment par Zahra et al 2009, Schaltegger et Wagner 2011 et Christine A Hemingway 2005.

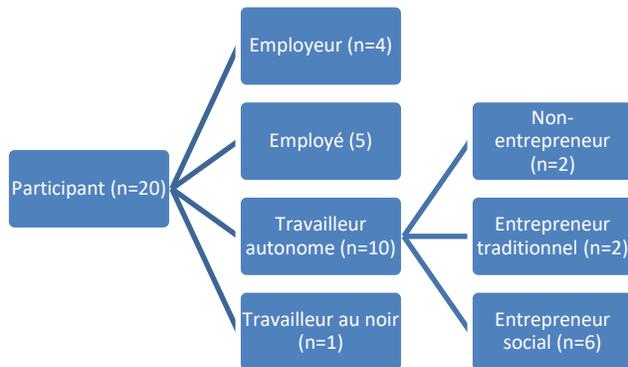


Figure 3.1 Typologie des participantes et participants

Source : Auteur

3.2.1 Les vélos utilisés

Trois types de vélo sont utilisés par les cyclistes. Parmi les employées et employés, travailleuses et travailleurs autonomes et travailleurs au noir, près de la moitié d'entre eux conduisent un vélo traditionnel, soit un vélo typique à deux roues. Il existe plusieurs types de vélos traditionnels, tels que les vélos de route (de course), les vélos de montagne (avec des suspensions), des vélos tout usagés avec un guidon droit, etc. C'est le type de véhicule le plus élevé en proportion dans cet échantillon. Autrement, le quart des participantes et participants conduisent un vélo-remorque, ce type de vélo est muni d'une remorque accrochée à l'arrière du véhicule. Ces remorques sont soit conçus sur mesure ou achetés tout dépendant des individus et de l'entreprise. L'autre quart des cyclistes conduisent quant à eux un triporteur, un vélo à trois roues conçus sur mesure qui contient un espace d'entreposage entre les deux roues. La majorité de ces triporteurs ont leur espace de chargement situé à l'avant du vélo, tandis qu'un seul a cet espace localisé derrière le véhicule. Finalement, un seul individu conduit, dans le cadre de ses fonctions, un vélo cargo, soit un vélo à deux roues conçu sur mesure et muni d'un espace de chargement entre les deux roues, et à l'avant du poste de pilotage. Pour les analyses subséquentes, on distinguera, les usagers de vélos cargo et de triporteurs des usagers de vélos traditionnels puisque ces derniers sont plus larges, visibles et se déplacent plus lentement.

Au niveau des employées et employeurs, deux d'entre eux fournissent à leurs employées et employés des vélos-remorque, un offre un vélo cargo, et un seul fournit un vélo construit sur mesure, pouvant siéger plusieurs individus. Les utilisatrices et utilisateurs de vélos individuels doivent généralement fournir leur propre vélo.

3.2.2 Les motivations à utiliser le vélo au travail

Durant l'entretien, les motivations à utiliser un vélo dans un cadre professionnel ont été abordées. Ces motivations sont regroupées en six catégories de réponses types, la première est le développement durable. Cette catégorie se divise en trois sous-groupes, soit les motivations pour minimiser les impacts environnementaux de son travail, encourager le développement local et le développement social. Les autres catégories de motivations correspondent aux raisons économiques, la passion pour le vélo, les apports au niveau de la santé, l'autonomie de ces activités et l'efficacité des déplacements dans le cadre urbain. Il est important de mentionner que ces motivations ne sont pas exclusives, mais représentent la principale motivation mentionnée par les participantes et participants, une seconde catégorisation est effectuée de manière inclusive.

Mentionné par la moitié des travailleuses et travailleurs à vélo, le développement durable constitue la motivation principale la plus fréquente pour utiliser le vélo dans un cadre professionnel. Plus précisément, l'aspect « écologique » du développement représente l'élément central pour utiliser le vélo comme outil de travail pour la moitié de ces individus. Par ailleurs, le développement local a été mentionné à deux reprises, un individu a mentionné lors de la recherche d'emploi qu'il « ... essayait de trouver un moyen auquel je pouvais m'impliquer dans mon quartier, apporter, et développer... ». Le développement social et le développement durable en général, soit sans aucune précision par rapport aux différents éléments de ce concept, ont quant à eux été respectivement mentionnés une seule fois comme motivation principale. L'ensemble des employées et employés figure parmi ces individus qui ont mentionné le développement durable au moins comme motivation secondaire.

Le quart des travailleuses et travailleurs ont mentionné leur goût pour ce mode de transport ou la passion pour le vélo comme raison principale d'utiliser le vélo dans le cadre de leurs fonctions. Il est intéressant de noter que l'ensemble de ces cyclistes conduit un vélo dit « traditionnel », ce qui représente par le fait même plus de la moitié des participantes et participants rencontrés qui utilisent ce type de vélo pour travailler. L'un des individus interrogés illustre bien cette passion pour le vélo, malgré un rapport assez négatif avec le salaire de ce travail.

He bien c'est certainement pas l'argent, malheureusement, c'est vraiment pour la passion du vélo, quand on trippe vélo, l'idée de pouvoir faire de l'argent pour moi en roulant sur

mon vélo, c'était le principal attrait de la job, le salaire, ça vient en deuxième, parce que c'est souvent mal payé, puis l'amour du vélo m'a amené à travailler dans ce milieu-là.

Les motifs économiques ont été mentionnés par quelques participantes et participants. Ces motivations représentent fréquemment la conduite du vélo en ville comme étant un outil de marketing et promotionnel. La principale raison économique à l'usage du vélo représente cependant la minimisation des coûts, comparativement à une voiture, tel que le présente le participant suivant : « J'ai pas de local à payer, j'ai juste mon déplacement, mon vélo me coûte vraiment pas cher parce que c'est moi qui fais la mécanique dessus, je roule sur un *fixed*¹, il n'y a pas des millions de pièces. »

Finalement, les avantages liées à l'autonomie offerte par ce mode de transport, à l'efficacité de ce dernier, et aux bienfaits pour la santé ont été peu mentionnées comme motivation principale, mais reviennent dans les explications des participantes et participants. Un participant expose par exemple que « le vélo pour moi ça demeure la façon la plus efficace de se déplacer dans le cadre urbain ».

3.2.3 Les motivations chez les employeurs

Tous les employeurs rencontrés ont mentionné le développement durable comme étant la principale motivation à démarrer une entreprise avec des travailleurs à vélo. Plus précisément, c'est l'aspect environnemental du développement durable qui a motivé ces derniers à utiliser des vélos plutôt que des moyens de transports motorisés pour offrir leurs services, tel que l'expose cet employeur : « I like the fact that it doesn't need fuel, I like that it's very quiet, if you look at a bicycle lane in a very rush hour, and you listen to a vehicle lane, it's a completely different world ». Cet extrait démontre également l'importance de la relation entre l'humain et son environnement, en l'occurrence la ville, un autre employeur affirme que « l'une des composantes qui me touchait plus que les autres c'était la composante environnementale, le rapport de l'être humain avec son environnement »

¹*Fixed* : Un système à pignon fixe est un pédalier qui reste constamment engagé. Les cyclistes parviennent à s'arrêter en bloquant la roue arrière, mais ils ne peuvent le faire rapidement; l'immobilisation se fait donc progressivement (SPVM 2018).

3.3 L'organisation du travail chez les travailleurs cyclistes

3.3.1 Typologie des services offerts

Lors des entretiens, les participantes et participants ont été invités à décrire l'organisation du travail à vélo, et une journée de travail typique, le quotidien pouvant différer grandement en fonction du type de service offert en vélo. Ces services sont regroupés en trois catégories; soit la livraison de nourriture sur appel, les déplacements vers un point de vente fixe, et les déplacements vers de multiples endroits dans une même journée.

3.3.1.1 *La livraison de nourriture sur appel*

Ces travailleuses et travailleurs effectuent des livraisons de nourriture, récupèrent les commandes aux restaurants participants, et effectuent les livraisons aux différents clients et clientes. Les commandes sont acheminées aux cyclistes par l'intermédiaire d'une application sur un téléphone intelligent, qui géolocalise ces derniers dans Montréal, ou tout simplement en recevant un appel pour les informer d'une commande. Tout dépendant des compagnies, les zones de livraison correspondent principalement aux quartiers centraux de Montréal. Ces travailleurs pilotent par ailleurs des vélos traditionnels. Il est important de mentionner que cette catégorie représente la grande majorité des travailleuses et travailleurs cyclistes de Montréal. La citation qui suit présente le déroulement d'une journée de travail d'un livreur de nourriture : « Bien je suis sur appel, on peut m'appeler à tout moment pour me dire qu'il y a une livraison, donc à ce moment-là je vais au restaurant, je récupère la nourriture, puis je vais voir la personne, je vais donner le repas à la personne qui a commandé. »

En ce qui concerne les heures de travail, ces dernières varient également en fonction des différentes compagnies. L'une d'entre-elles, qui est en démarrage, se concentre principalement sur l'heure du dîner, avec des plages horaires de trois heures, entre onze heures et quatorze heures. Certains cyclistes peuvent également choisir un horaire maximal de huit heures par jour, avec une pause d'une heure pour manger.

Ces travailleuses et travailleurs effectuent des livraisons beau-temps, mauvais-temps, et ce durant les quatre saisons. Un travailleur a par ailleurs mentionné préférer l'hiver aux autres saisons :

En fait moi j'aimais mieux l'hiver, bien tu sais, il ne pleut jamais, fait que c'est le fun, puis tu as plus de commandes, moins de livreurs, tout le temps occupé, quand il a commencé à faire beau j'avais vraiment moins de commandes, mais ils ont changé l'application récemment, puis la méthode de "*dispatch*" là, et maintenant c'est correct, pendant un bout c'était plus *tough*.

3.3.1.2 Service de vente à un lieu fixe

Contrairement aux livreuses et livreurs de plats cuisinés, ces individus ne sont pas sur appel, mais ont un horaire fixe et préétablie. Puisque la vente libre dans les rues de Montréal n'est pas permise, ces derniers se concentrent principalement sur l'événementiel pour effectuer leurs ventes, tel que l'expose la citation suivante :

Dans ma tête, moi j'allais plus me promener dans les parcs, ça allait être quand même simple, mais là c'est ça, tu ne peux pas vendre partout, il y a pleins d'arrondissements qui n'acceptent pas, fait que là je me suis plus concentrée à faire des événements, donc c'est vraiment sous contrat.

Seul l'arrondissement de Rosemont-La-Petite-Patrie permet la vente dans les parcs, un seul de ces travailleurs est muni du permis requis, octroyé par l'arrondissement. Une autre travailleuse a une entente avec l'arrondissement du Centre-Sud pour effectuer des ventes, le vélo mobile utilisé représente l'un des volets d'un plus large projet communautaire.

Pour ce qui est des journées de travail, les cyclistes effectuent d'abord le chargement des produits nécessaires à la vente, se dirigent vers un point fixe, tel un événement ou un parc de l'arrondissement Rosemont-La-Petite-Patrie, effectuent des ventes, et retournent entreposer le vélo. La durée des journées de travail varie entre trois heures et onze heures, selon la durée des événements, la citation suivante explicite une journée typique pour ces travailleurs :

Ha une journée typique pour moi, bien souvent je vais venir ici, je vais prendre mon vélo, je vais aller faire mes commissions chez mon fournisseur Aubut, je vais aller faire mes commissions au marché Atwater, je vais aller chercher mes matières premières, je vais aller les déposer, après ça je vais remplir mes glacières, je vais loader mes glacières puis là je vais partir pour une journée de vente. Fait que je vais aller, ça va être soit dans des

festivals, dans des événements corporatifs, dans des événements publics, privés, des fêtes, des mariages, fait que ça va dépendre d'un événement à l'autre.

L'ensemble de ces travailleuses et travailleurs pilote un vélo d'une dimension plus imposante qu'un vélo traditionnel. Ce constat est logique puisque la vente à un point fixe nécessite l'entreposage des produits. L'un de ces travailleurs a également la possibilité de conduire un véhicule motorisé et de mettre le vélo dans une remorque, afin de se déplacer à des endroits plus éloignés.

Lorsque la météo n'est pas favorable, la majorité des travailleuses et travailleurs de ce groupe ne se déplace pas. Puisque les ventes sont tributaires des conditions météorologiques, ces derniers considèrent qu'il est inutile de se déplacer puisque les ventes seront très minimes, comme en témoigne ce participant : « He bien s'il fait pas beau, des fois je vais le sortir pareil mais, la plupart du temps, s'il ne fait pas beau, je ne vendrai pas, donc je ne sors pas les vélos. »

Par ailleurs, ces cyclistes cessent leurs activités durant l'hiver, puisque la dimension des vélos ne permet pas de se déplacer lorsqu'il y a de la neige. Seul le travailleur qui a un véhicule motorisé et une remorque utilise le vélo durant l'hiver, et ce uniquement dans le cadre d'événements intérieurs.

3.3.1.3 Service de livraison à de multiples points de chute

Ces individus, comme les cyclistes qui se déplacent vers un point fixe, ont un horaire assez stable. Ces derniers effectuent le chargement nécessaire en début de journée, et livrent ou offrent un service à de multiples endroits durant la journée, comme en témoigne l'extrait d'entrevue qui suit :

Grosso modo c'est une quarantaine de livraisons par semaine, partout entre, je vais couvrir du marché Atwater au marché Maisonneuve, de la Rivière-des-Prairies au Fleuve St-Laurent, en passant par Ahuntsic, Côtes-des-Neiges, c'est un gros territoire, mais ça se fait très bien, le but, c'est que je rentre là-bas, je vais trier mes boîtes, je vais essayer de faire deux voyages dans la plupart des cas, j'ai une très grande capacité de chargement, qui me permet de, de bien disperser ça, c'est sûr que des fois, comme ce n'est pas un produit qui est prioritaire, je ne livre pas des médicaments ou, des fois je peux un peu distancer dans la journée en fonction des destinations, donc c'est très simple, c'est trois fois par semaine.

Les heures de travail varient d'un individu à l'autre, un peu moins de la moitié des cyclistes travaillant à temps plein sur leurs projets. Certaines personnes consacrent la majorité de leurs temps à la préparation des produits, les livraisons à vélo représentent alors une partie minime de leurs tâches, tel que le présente le participant suivant :

La *run* dure maximum une heure, comme dans le pire des cas, quand je fais des exceptions pour me déplacer au nord, ce qui arrive, une heure et quart une heure et demie, ce qui arrive à midi et demi, j'ai terminé, je prends une petite pause, puis je reprends mon vélo, puis bien mes sacoches sont vides, fait que là je fais, la plupart du temps, j'essaie de juste passer par les épiceries, ou les grossistes qui me permettent de *scaler* sur la quantité puis de faire du volume, de sauver de l'argent comme ça, puis justement de sauver mon déplacement, puis en plus avec les sacoches vides je les remplis d'ingrédients pour le lendemain, j'arrive chez nous, puis he c'est ça, je fais ma préparation pour le lendemain, puis c'est un cycle comme ça.

En ce qui concerne la température, la majorité de ces participantes et participants effectuent leur travail malgré la pluie, mais cessent lors de la saison hivernale :

Je fais LC Coiffeure à vélo jusqu'à tant que je juge que je ne peux plus offrir le service, quand je juge que je ne peux plus offrir le service c'est quand la température ne me permet pas un déplacement sécuritaire, ou que j'ai la moitié du déversement de sel de Montréal après mes pantalons.

Pour d'autres participantes et participants, la saison hivernale est particulièrement appréciée puisqu'il y a moins d'usagers sur les routes et plus de travail, notamment pour les livreuses et livreurs de nourriture dont l'effectif des cyclistes est grandement réduit.

3.3.1.4 L'évolution du métier dans le temps

L'évolution du métier a été abordée avec les participantes et participants lors des entretiens. Cette évolution est tributaire du service offert en particulier par ces cyclistes, certains liens peuvent cependant être établis en fonction des réponses des individus.

L'un des éléments les plus récurrents en ce qui concerne l'évolution du métier chez les participantes et participants n'est pas directement en lien avec l'usage du vélo, mais plutôt les

tâches connexes. L'utilisation des réseaux sociaux afin de promouvoir les activités a été mentionnée par plusieurs individus, ces derniers témoignent de l'importance de ce médium de promotion pour attirer les potentiels clients :

Bien il y a Facebook, pour essayer de dire "on est là de telle à telle heure", c'est sûr que les gens ne *checkent* pas tous Facebook, tu vois, après ça serait peut-être plus, tu vois on va évoluer pour l'année prochaine, pour vraiment créer, les gens sauront que le lundi on est à tel parc, le mardi à tel parc, un peu mieux organisé là.

Puisque ces projets sont fréquemment en démarrage, il est normal que la recherche d'une clientèle et de partenaires représente l'un des éléments les plus fréquemment mentionnés par les participantes et participants au sujet des changements dans le métier. Par exemple :

Oui, oui oui tout à fait, parce que c'est vraiment une « Start-up » puis ça change tout le temps là, il faut s'adapter puis moi ça me pose pas du tout problème, mais pour quelqu'un qui voudrait de la stabilité ça serait pas super je pense, mais, moi je trouve ça le fun, oui il y a des choses qui ont changé, dans le sens où au début de mon mandat moi je faisais les livraisons et j'allais voir les clients potentiels, mais dernièrement, Fooducoin veut agrandir son angle de partenariat avec les restaurants, donc je vais voir les restaurants potentiels, puis je regarde d'abord si ces restaurants-là sont en accord avec nos valeurs, s'il font attention à l'environnement.

De plus, de nombreux cyclistes ont dû adapter leurs activités suite à une augmentation de la demande. Pour une participante, cette augmentation a été due à une soudaine couverture médiatique, cette dernière n'a d'ailleurs toujours pas trouvé le moyen d'optimiser ses activités pour répondre à l'ensemble de la demande :

L'année passée j'ai été super choyée, j'ai eu une couverture médiatique de feu, même que j'ai rien eu à faire, le projet a levé, j'étais plus capable de fournir, ça, ça m'a beaucoup aidé, faut qu'on se l'avoue, même cet hiver j'ai fait la une du Journal de Montréal pour mon projet (Journal de Montréal 2015)... mais oui ça a évolué, j'ai des partenariats maintenant, pour mon vélo, pour mon sac à dos, puis bientôt je vais avoir d'autres commanditaires, ça va être des gens qui veulent me supporter, m'aider financièrement. (Lamoureux 2015)

Un participant a par ailleurs mentionné que cette augmentation de la demande se traduira par des changements dans les activités de l'entreprise, la dimension « vélo » sera ainsi mise un peu à l'écart au profit de la distribution :

Ah oui, mais en même temps c'est normal, parce que quand tu commences une compagnie tu sais pas trop, quels événements, fait que tu apprends, qu'est-ce qui est bon, qu'est-ce qui est moins bon, donc c'est toujours en croissance, mais ma stratégie n'est pas nécessairement de continuer à faire beaucoup de vélo, fait qu'une fois que le produit va être connu, là je vais peut-être plus miser sur la distribution, ou faire des franchises en vélo.

Quelques participantes et participants ont mentionné n'avoir vécu aucune évolution dans l'exercice de leur métier. Pour un participant, cette absence d'évolution du métier est due au fait que ce dernier a exercé ce travail durant seulement 6 mois. D'autres cyclistes ont mentionné ne pas avoir vécu de changement par faute de temps, ou tout simplement par choix : « J'ai pas [fait] des marchés autant que j'avais prévu, pas autant développé la patente, fait que oui les deux saisons se sont ressemblées pas mal, mais c'est par manque de temps et d'investissement de ma part. »

Un participant réitère le propos mentionné précédemment dans la citation qui suit :

Bien j'ai gardé volontairement mes responsabilités au minimum possible, c'est sûr que j'aurais pu développer avec d'autres clients, he, ce que, ce que, il y a des choses qui ont différées, la tarification, même si elle est somme toute simple la tarification avec le client, he, le plus gros ajout qu'on a fait c'est qu'ils ont commandité ma boîte [de cargo].

Finalement, quelques cyclistes ont mentionné percevoir une évolution quelque peu négative dans leur travail, par exemple en vivant une insécurité financière croissante et/ou la réduction des heures de travail :

Au départ on avait un salaire minimum garanti, donc on pouvait toujours faire plus que ça, mais on pouvait jamais descendre en deçà de ce salaire, maintenant ça, ça n'existe plus, donc si t'as pas de livraison, *just too bad*. Donc, je pense que les travailleurs sont de plus en plus perdants.

3.3.2 La culture des travailleurs à vélo

La perception de la culture des travailleuses et travailleurs à vélo par ces derniers est assez éclectique. Près de la moitié des cyclistes interrogés considèrent cette culture comme étant présente, mais se dissocient cependant de la culture des messagères et messagers à vélo. Plusieurs d'entre eux considèrent avec un certain intérêt l'idée de regrouper l'ensemble des « nouveaux travailleurs à vélo ». Puisque les services sont différents de la livraison traditionnelle de courrier, plusieurs s'associent davantage aux autres travailleuses et travailleurs qui pilotent un bolide semblable, soit un triporteur, un vélo remorque, et en fonction du service offert, tel que l'offre de nourriture et la livraison de produits divers : « Concernant la nourriture, c'est sûr que je sens qu'il y a un mouvement qui commence, je pense que l'été prochain ça va vraiment débouler si on veut, fait que moi j'aimerais vraiment ça faire partie de cette communauté-là ».

Les deux citations qui suivent présentent cette sous-culture propre aux nouveaux métiers à vélo :

Hee, ouais, j'imagine, mais il y a plusieurs sous-cultures aussi là, tu sais comme les courriers c'est autre chose que moi ce que je fais comme travail, puis tu sais mon genre de cyclisme est vraiment différent, puis je travaille avec une fille qui a un café à roulette aussi, mais comme les triporteurs je pense que c'est un autre affaire que les courriers, définitivement là.

En fait il y a rien qui est organisé pour les triporteurs, c'est drôle que tu me parles de ça parce que l'année prochaine je veux faire des rassemblements de triporteurs ici, à l'atelier boutique, parce que c'est un bel environnement ouvert qui est propice à ça, fait que on va surement faire des rendez-vous triporteurs, l'été prochain avec tous les triporteurs que j'ai rencontrés, au cours des trois dernières années.

D'autres cyclistes considèrent faire partie de cette culture souvent associée aux messagères et messagers à vélo. Étant conscients que leurs services offerts sont différents, ces derniers se rattachent davantage à une mentalité commune, à un mode de vie :

La sous-culture des travailleurs à vélo c'est... ça reste un mouvement de contre-culture, un espèce de, de rejet, de l'autorité, évidemment, à chacun son niveau de rejet de l'autorité, ton patron étant virtuel, ça l'a moins d'impact, puis tu as un feeling de travailler pour toi, tu fais ce que t'aimes, t'es tout seul sur ton vélo, t'es pas pris dans un restaurant à laver de la vaisselle, hee à servir du café, à servir des gens, peu importe, donc ça c'est

un besoin fort d'indépendance, puis un certain rejet de l'autorité, qu'on retrouve pas tout le temps, mais souvent chez les travailleurs à vélo.

Absolument, oui, j'veux dire on se reconnaît, surtout les courriers à vélo qu'on croise souvent, on croise ceux qui font la livraison de nourriture, donc c'est sûr qu'on se croise et qu'on se respecte, y a vraiment un certain, une solidarité entre nous, puis on s'admire chacun de notre côté, ce qui est vraiment cool parce qu'on n'est vraiment pas beaucoup, puis he ouain, c'est ça. Je dirais qu'il y en a une quand même assez importante.

À l'opposé, un participant a mentionné vouloir se dissocier de cette image que projettent les messagères et messagers à vélo, souvent considérés comme téméraires :

On le sait que c'est un petit peu cowboy, les livraisons à vélo, moi je n'ai pas l'impression que je suis cowboy, juste que je porte leurs trucs, j'ai quelque chose d'assez mémorable, j'essaie de m'habiller de façon pas trop he, pas trop typée, parce qu'on voit souvent les messagers à vélo en ville habillés d'une certaine façon,... j'avais été dans leurs locaux ça faisait très typé [par exemple] « he, nous on fonctionne en *fixie* de la façon la plus cowboy possible, puis c'est tout croche dans nos locaux puis ça fonctionne un peu tout croche » he, j'essaie de ne pas fonctionner comme ça, j'essaie de ne pas me donner cette image-là, par moi-même ça marche pas, je ne suis pas une personne désordonnée, je ne suis pas une personne..., donc non ça ne marche pas avec moi, ça ne colle pas avec moi, mais je vois ce que tu veux dire.

Quelques cyclistes ont mentionné ne pas appartenir à une culture des travailleuses et travailleurs à vélo, de par la nature de leur travail qui est différente de la messagerie à vélo. La grande majorité des individus sondés reconnaissent cependant l'existence de cette culture chez les courriers à vélo.

3.3.2.1 La culture du vélo perçue par les employeurs

La culture des travailleuses et travailleurs à vélo, perçue par les employeuses et employeurs, varie grandement. Pour certain, cette culture est présente et se rattache à la culture des courriers à vélo, un employeur décrit ces individus de la façon suivante : « Hum I think so yeah, all my friends bike, they're nice people, good people, kind people. »

Par ailleurs, un employeur a mentionné reconnaître un essor au niveau des « nouveaux métiers à vélo », et d'une culture commune chez ces nouveaux métiers : « Moi je trouve ça super cool, hum je vois qu'il y a vraiment un essor en ce moment, c'est sûr que quand je vois des trucs comme ça on les publie sur notre page Facebook, tu sais on encourage ça, de façon générale. »

Un employeur a quant à lui identifié une culture, mais davantage au niveau du cyclisme en général, et non au niveau professionnel et affirme que les utilisatrices et utilisateurs de ce mode de transport encouragent le respect de l'environnement, apprécient l'aisance des déplacements et la liberté qu'offre le vélo.

Finalement, un employeur a témoigné reconnaître une culture des travailleuses et travailleurs à vélo, qui se rattache plutôt aux messagères et messagers à vélo. Ce dernier n'identifie pas son entreprise et sa personne à cette culture ou à une culture des nouveaux travailleurs à vélo :

Hum, pas dans notre cas, c'est vrai que je crois percevoir ça dans l'industrie par exemple du courrier à vélo, he dans notre cas, non, hum, non pas vraiment, mais souvent aussi les employés c'est pas nécessairement, il y en a qui ne sont pas nécessairement, comment dire, des cyclistes militants, souvent dans l'industrie du courrier à vélo c'est peut-être un peu plus militant et anti voiture, ce qui peut être le cas de mes employés, mais peut-être dans une moindre mesure, c'est pas nécessairement des supers cyclistes qui se déplacent tout le temps en vélo.

3.3.3 Les conditions de travail

3.3.3.1 Nombre de kilomètres par journée de travail

Le nombre de kilomètres effectué à vélo durant une journée de travail varie une fois de plus en fonction du type de service offert à vélo. Les travailleuses et travailleurs qui se déplacent à de multiples endroits durant une journée sont celles et ceux qui effectuent le nombre de kilomètres quotidiens le plus élevé. Variant entre dix et soixante kilomètres par jours, ces travailleuses et travailleurs semblent effectuer en moyenne une trentaine de kilomètres durant une journée de travail :

Pour te dire un approximatif, je te dirais la, hum un bon trente, quarante kilomètres par jours, je sais pas si c'est trop large encore, ça varie énormément, des journées qu'on peut

en faire vingt, d'autres, je sais qu'une journée j'ai fait quatre-vingts quelques kilomètres là, quand tu vas à ville Saint-Laurent, c'est plus éloigné, mais en général je te dirais trente, quarante kilomètres au total, incluant se rendre chez le client, les voyages qu'on fait, et, retourner à l'entrepôt par la suite.

En ce qui concerne les cyclistes qui effectuent la livraison de nourriture sur appel, le nombre de kilomètres par journée est difficilement quantifiable, tout dépendant du nombre d'heures travaillées par jour. Un participant a mentionné effectuer environ dix kilomètres par heure, pouvant potentiellement être plus élevé que la moyenne de trente kilomètres quotidiens effectués par les travailleuses et travailleurs qui se déplacent à de multiples endroits. L'extrait suivant expose cette variabilité du nombre de kilomètres effectués dans une journée :

He ça peut varier beaucoup, dans le sens où tu choisis tes heures de travail, une journée tu peux faire deux heures une journée tu peux en faire sept, évidemment ça va varier, mais, si j'avais à faire une moyenne horaire du nombre de kilomètres, ça serait peut-être une dizaine de kilomètres par heure.

Finalement, la moyenne de kilomètres par jour effectués par les participantes et participants qui se déplacent à des points fixes semble être autour de dix kilomètres. Tel que mentionné précédemment, l'ensemble de ces travailleuses et travailleurs pilote un vélo non traditionnel. Il est plus difficile d'effectuer de longs trajets, ce qui explique ce faible nombre de kilomètres effectué quotidiennement

3.3.3.2 Type de rémunération et sécurité d'emploi

Le type de rémunération dépend entre autres du type de travailleuses et travailleurs. Les cyclistes qui reçoivent un salaire, soit sur la base d'un taux horaire ou un montant hebdomadaire, trouvent d'ordre général que ces revenus sont assez bas, mais somme toute suffisants pour l'instant, un travailleur a précisé que l'échelle salariale plafonne relativement vite, et que les possibilités d'avancement sont très faibles, même presque inexistantes, comme le témoigne la citation qui suit :

Au niveau de l'avancement, au niveau salarial, l'avancement au niveau du nombre d'heures, il y a une échelle croissante, donc ça oui, mais au niveau du poste en tant que tel, des tâches, quand t'as atteint chef d'équipe, c'est fini, à part monter de salaire, tu ne peux pas vraiment monter plus que ça.

La presque totalité des entreprises sondées offre une rémunération à un taux horaire fixe. Les propriétaires considèrent que ce type de rémunération permet une plus grande stabilité financière aux employées et employés, tel que présenté par cet employeur : « It works better with an hourly wage, it's more stable and profitable for him. »

Dans le cas des travailleuses et travailleurs autonomes qui ne sont pas des entrepreneurs, soit les livreuses et livreurs de nourriture pour une grande entreprise, ces derniers considèrent leurs revenus comme étant assez bon, puisqu'ils peuvent exercer leur passion, soit rouler en vélo, tout en étant payés. Ces participantes et participants sont payés aux kilomètres parcourus entre le restaurant et la livraison, et en fonction du nombre de livraison dans une journée.

Les travailleuses et travailleurs autonomes entrepreneurs sont quant à eux les personnes qui démontrent une plus grande difficulté en ce qui concerne le type de rémunération. Plusieurs d'entre eux ne déclarent pas de revenus avec leurs projets à vélo, et couvrent uniquement les frais engendrés par ces activités. Un participant affirme d'ailleurs que la gratification réside plus dans le plaisir que génère cette activité que dans le revenu qu'elle occasionne : « C'est dans le négatif pour le moment, c'est toujours négatif pour l'argent, positif pour toute le reste, parce que c'est vraiment trop le fun, mais... »

Ce constat peut s'expliquer entre autres par le fait que plusieurs entrepreneuses et entrepreneurs en sont à une étape de démarrage de leurs projets, tel que l'expose la citation suivante :

Ouais c'est ça, c'est le premier été c'est sûr que je ne pourrais pas juste faire ça, surtout que je suis aux études, puis je m'entraîne beaucoup aussi, je fais du sport, fait que c'est sûr, même l'été prochain garder ma job aussi, mais peut-être temps partiel au lieu de temps plein.

Finalement, le seul participant qui travaille au noir considère sa rémunération comme étant bonne, ce projet lui permet par ailleurs une grande liberté dans l'organisation de sa vie professionnelle.

En ce qui concerne la sécurité d'emploi, la grande majorité des travailleuses et travailleurs de l'échantillon a mentionné cette dernière comme très précaire, et ce tant pour les employées et employés, les travailleuses et travailleurs autonomes que l'individu qui travaille au noir, tel que décrit par la citation suivante : « Je la considère [la sécurité d'emploi] absolument médiocre, dans le sens où tu peux te faire remercié de tes services n'importe quand, t'en a pas de sécurité d'emploi, t'es un travailleur autonome. » Un autre participant a également bien décrit la

problématique en ce qui concerne la sécurité d'emploi : « J'en ai pas, j'ai pas de sécurité d'emploi, comme tu sais là j'me suis pété la gueule, t'sais si je peux pas travailler, j'ai pas de salaire, j'ai pas le droit au chômage maladie, j'ai pas le droit... puis ça c'est un gros problème. »

Plusieurs de ces cyclistes entrepreneurs doivent ainsi avoir un autre travail afin de subvenir à leurs besoins, puisque les revenus de ces projets ne leur permettent pas de couvrir l'ensemble de leurs dépenses. L'extrait d'entrevue qui suit est très révélateur de cette situation, le participant utilise le terme « job » pour son autre travail, et non pour le projet à vélo :

Peut-être qu'on regarderait ça d'un mauvais œil que j'aïlle ma job à temps plein, pas à temps plein, mais temps partiel, mais c'est le choix que je fais pour l'instant, puis ça me permet de mettre des sous dans mon entreprise aussi, fait que pour moi c'est juste logique, puis c'est pas comme ça pour tout le monde, mais c'est ça, comme je te dis, c'est une sécurité.

Certains cyclistes vivent cependant très bien avec le caractère flexible et précaire de cet emploi, leur travail à vélo ne représente pas un projet à long terme. Pour ceux-ci, les apports que sont le plaisir et la liberté surpassent cette potentielle insécurité d'emploi : « Bien c'est rough parce que, je suis sans aucune difficulté d'emploi, je travaille au noir, je ne déclare pas mes revenus, donc c'est juste inexistant, c'est un saut dans le vide, un risque que je suis prêt à prendre. »

La citation du participant qui suit présente également cette situation que certains cyclistes sont prêts à accepter : « Moi j'ai aucun contrat, ça ne me dérange pas, je vis très bien avec ce risque-là, je pourrais arrêter demain matin, les aviser, mais pour moi c'est vraiment pas, c'est vraiment pas, je ne cherche pas à gagner ma vie à travers ça, c'est juste pour le plaisir. »

Il semble donc que la sécurité d'emploi au sein de ces nouveaux métiers à vélo soit faible. Cela peut s'expliquer d'une part par le fait que des projets sont en démarrage, que le statut de travailleuse et travailleur autonome ne garantit aucun revenu hebdomadaire, ou encore parce que ces cyclistes semblent prêts à accepter ce risque afin de pouvoir exercer un travail épanouissant.

3.3.3.3 Les différents postes dans les organisations

Les organisations de l'échantillon regroupent différents postes autres que des travailleuses et travailleurs à vélo. L'ensemble des propriétaires s'occupe des finances et de la gestion de

l'entreprise. La grande majorité des propriétaires a un ou une assistante qui s'occupe également de la gestion de l'entreprise. Les travailleuses et travailleurs cyclistes représentent cependant la majorité des employées et employés de ces projets. Quelques sous-traitants sont employés par les compagnies, principalement pour le maintien et la réparation des vélos. Mis à part les grandes compagnies comme Foodora et UberEATS, qui emploient des centaines d'individus, ces organisations sont assez petites, et ne dépassent pas dix employées et employés.

3.3.4 La dynamique employeur-employé

Les employées et employés ont été sondés au sujet de leur relation avec leur employeuse ou employeur dans le cadre de leur travail. D'ordre général, les relations semblent être très bonnes, conviviales, et très peu hiérarchisées.

Une partie de ces individus a mentionné avoir une relation plutôt virtuelle avec l'employeuse ou l'employeur. Ces cyclistes ont rencontré la partie patronale lors de l'embauche, et une fois le processus terminé, cette relation se résume à des échanges par téléphone :

Je dirais qu'en dehors de la personne ressource qui m'a engagée, hum qui m'a donné l'équipement, que j'ai vu une fois au moment de mon embauche, la relation avec mon employeur est purement virtuelle. C'est sur mon téléphone... t'as pas l'impression que tu parles à un humain, ça ce pourrait que personne ne gère ça et que tout soit automatisé.

La citation du participant qui suit démontre tout de même une bonne relation avec la partie patronale, malgré ce rapport virtuel : « [La relation] très bonne relation la, bien je ne les vois pas souvent, en fait quand tu travailles ton boss c'est ton application, si t'as un problème tu textes le "dispatch". » Cette citation provient d'un livreur de nourriture pour une grande entreprise. Malgré le fait que ces derniers sont des travailleuses et travailleurs autonomes, la plupart d'entre eux travaille pour une seule compagnie, ce qui reproduit une dynamique « employeur-employé ».

Une seule employée a mentionné vivre une relation quelque peu difficile avec l'employeur, ces tensions sont dues à un changement au niveau de la convention collective, ce qui représente concrètement une certaine précarité des emplois au sein de l'organisme.

Autrement, les employées et employés ont mentionné avoir une très bonne relation avec les employeuses et employeurs. Ces derniers semblent être jeunes, très respectueux de leurs employées et employés et de leur sécurité, et très accessibles en cas de difficulté. Les relations

sont donc fréquemment peu hiérarchisées, tel que décrit par ce participant « c'est très amical, c'est assez égalitaire en fait, comme relation, on ne considère pas nécessairement cette personne comme notre boss. »

Les extraits qui suivent témoignent de cette harmonie entre la partie patronale et les cyclistes :

Le patron à la base, il a à peine mi-trentaine, c'est vraiment un jeune entrepreneur, c'est quelqu'un que j'aime bien travailler pour lui, he il respecte énormément ses employés, puis he, vraiment j'ai juste des bonnes choses à dire sur lui, c'est facile de lui demander des congés, il est très ouvert, nous en tant qu'employés, c'est ce qu'on apprécie énormément parce qu'on s'entend que la job qu'on fait n'est pas facile..., il fait vraiment des efforts pour que vraiment ça soit *fair* pour tout le monde, au niveau des heures, c'est pas évident non plus avec la demande qui est imprévisible, en général, c'est vraiment un excellent, excellent, une excellente personne.

Bien c'est tous des jeunes, puis on est comme, bien c'est comme, c'est pas une relation vraiment hiérarchique, c'est très ouvert puis déjà il n'y a pas juste un employeur, il y a quatre cofondateurs, maintenant il y a comme un chef supposément, un chef d'équipe, mais ils sont quatre à codiriger ça, puis ils sont tous supers jeunes, donc non je ne me sens pas du tout dans une relation d'autorité.

Cette bonne dynamique employeur-employé explique le peu de requêtes effectuées par les cyclistes pour une amélioration des conditions de travail. Les quelques requêtes formulées par les employées et employés correspondent à la gestion des pourboires et à une charge de travail trop élevée durant un événement ponctuel, l'ensemble de ces requêtes a été traité rapidement par les employeuses et employeurs.

3.3.4.1 Les attentes envers la partie patronale

Les attentes des employées et employés envers la partie patronale sont assez modestes. La majorité de ces derniers a mentionné exiger des heures garanties et une paye assurée, tel qu'indiqué par ces participants : « ce que j'attends, c'est qu'on a des événements de *bookés*, puis qu'on y aille, qu'on pédale, qu'on avance, qu'il y ait de la job. »

Bien, mes attentes sont he... dans le fond, tu connais le contrat, tu connais les risques, tu connais l'entente qu'il y avait au départ, tu connais les salaires. Donc lorsqu'il y a des changements, on est avertis par courriel, le courrier du bureau chef, signé par le nom de la compagnie, mes attentes par rapport à mon employeur, c'est dans le fond de continuer à fournir du travail.

Par ailleurs, certains cyclistes ont mentionné exiger une certaine autonomie et flexibilité dans l'exercice de leurs fonctions, ce qui va de pair avec une relation travailleur-employeur peu hiérarchisée. L'extrait ci-dessous témoigne bien de ce désir d'autonomie dans l'exercice de leur fonction :

Bien en fait ce que je souhaite le plus c'est qu'ils puissent reconnaître qu'on est tous des travailleurs qui veulent le mieux pour l'organisme puis qu'on puisse être autonome, donc he moi je ne travaillerais pas à un endroit qu'on me surveillerait constamment à vélo, ou qu'on me demande combien de kilomètres je fais ou quoi que ce soit.

3.3.4.2 Les attentes de la partie patronale

Les attentes de la partie patronale, perçues par les employées et employés, semblent également être assez raisonnables. Quelques individus ont mentionné n'avoir jamais eu d'indications tant pour respecter le Code de la route, que pour l'enfreindre afin d'améliorer leur productivité. Ils ont par ailleurs mentionné ne pas ressentir d'attentes particulières en ce qui concerne leur métier, ces derniers ne sont pas au courant des sanctions possibles dans le cas du non-respect du mandat de travail, ce qui laisse ces derniers un peu dans l'incertitude par rapport à leur performance au travail :

L'application donne de moins en moins d'information à l'employé, à partir de maintenant, tu ne connais plus l'adresse de livraison à l'avance, tu ne connais plus ta vitesse moyenne de livraison, alors qu'avant, elle était disponible, mais on sait que toutes ces informations-là sont quand même enregistrées, donc t'es un peu dans le néant, tu ne sais plus si t'es un bon employé, s'il y a des conséquences ou pas, ça, je trouve que c'est un peu un manque de transparence.

L'un des participants a mentionné l'autonomie comme étant l'une des attentes principales de l'employeur, ce même participant a précédemment mentionné apprécier cet aspect du travail :

Bien c'est ça, beaucoup d'autonomie, il nous fait totalement confiance, tu sais, on ne "punch" pas nos heures, on les envoie à la fin de la semaine, fait qu'il nous fait totalement confiance à ce qu'on se pointe à nos endroits de livraison, à ce qu'on travaille comme il le faut.

Autrement, certains travailleurs ont mentionné devoir offrir un bon service à la clientèle, être jovial, et en bonne condition physique :

C'est que les produits soient livrés dans un délai raisonnable, si c'est pas immédiatement, c'est aussi que certains produits, je vais en dehors d'un certain territoire, donc on avait convenu ça, je donne 24h, mais aussi la, de bien véhiculer leur image de marque, d'être hehe, poli avec les..., d'être poli, courtois.

À part le fait que c'est en vélo, c'est vraiment l'accès, comment dire, le service à la clientèle exceptionnel, he porter vraiment attention à beaucoup de détail, on s'entend que nous on va prendre plus de temps vu qu'on enveloppe tout, pour que ça soit bien enveloppé, donc, il s'attend vraiment qu'on soit d'une finesse assez exceptionnelle.

Ce même participant a par ailleurs souligné l'importance qu'accorde l'employeur aux pratiques sécuritaires des employés sur la route. Cette perception des attentes correspond assez bien aux réelles attentes de la partie patronale.

La courtoisie et le bon service à la clientèle ont été mentionnés par la majorité de ces derniers. Les employeuses et employeurs exigent également que leurs employées et employés soient à l'heure, tant pour commencer que pour les multiples rendez-vous, ce qui représente en soit des exigences assez minimales. Un employeur a mentionné l'autonomie et la sécurité sur la route comme étant des éléments importants à respecter. Finalement, un employeur a mentionné la bonne condition physique comme élément primordial afin d'offrir un bon service, ce dernier explicite les aspects éprouvants de ce type de travail :

Hum, moi j'ai besoin, bien tu sais, des gars fiables, moi je cherche du monde fiable, qui he, sont minutieux, sont efficaces, eh qui offrent un bon service client, donc, en fait je suis très exigeant, c'est un travail qui est exigeant d'ailleurs, c'est pas tout le monde qui a le profil, souvent on essaie des gars puis au bout d'une journée, ou quelques journées, ça ne fonctionne pas, c'est trop difficile, he, mais oui, la barre est quand même haute.

3.3.4.3 *La pression patronale et une conduite dangereuse*

Cette bonne relation entre la partie patronale et les cyclistes, ainsi que l'absence d'attente en ce qui concerne une prise de risque, explique le peu de pressions ressenties par les travailleuses et travailleurs comme facteur de risque. Seule une faible proportion d'individus a mentionné, lors des entrevues, percevoir une certaine pression patronale. Il va de soi que cette catégorie met à l'écart l'ensemble des participantes et participants qui n'ont pas de directive d'une partie patronale. Par ailleurs, les individus ont précisé que cette pression est indirecte, par des temps de livraison assez courts, mais dans aucun cas la partie patronale n'a explicitement incité leurs employées et employés à prendre des risques dans le cadre de leurs fonctions, tel que le témoigne la citation suivante :

À aucun moment on nous a demandé d'enfreindre aucun règlement, parfois je trouve les temps de livraison courts, pour les respecter, soit tu roules très très vite, soit tu brûles des lumières rouges quand tu te sens capable de le faire, tu brûles les stops quand tu es capable de le faire, la motivation, bien c'est sûr qu'elle vient de l'argent.

La prise de risque apparaît donc liée à la rentabilité, motivée par la perspective de gagner plus, ce qui peut parfois se traduire par une infraction au Code de la route, tel que présenté par ce participant : « Je ne me mets pas en danger pour du poulet, c'est souvent ce que je dis aux gens [rire], mais c'est sûr que de brûler des stops quand tu sais qu'il n'y a pas personne, ça joue pour toi dans ton salaire, c'est tentant. »

Aucun employeur ou employeuse sondé exige de façon explicite à ce que les employées et employés prennent des risques pour accélérer l'exécution des différents services, la citation suivante témoigne ce constat :

Alors nous [...] nous l'important lorsque, quand j'ai créé l'entreprise l'important ce n'était pas les livraisons, c'était l'être humain qui était derrière la livraison avant tout. Donc le but c'est de faire en sorte de garantir que le coursier qui va travailler pour nous puisse le faire en sécurité d'où l'obligation du casque, du vélo, eh pas du vélo, des lunettes et des gants.

Toutes les employées et employeurs offrent au préalable des formations pour s'assurer que les cyclistes se sentent à l'aise et en sécurité, tel que l'indique cet employeur : « On fait les premiers circuits en terrain privé, bien en fait, ouais c'est ça, après ça on peut faire quelques mises en situation, c'est sûr qu'il y a beaucoup de formation terrain. » Certains employeurs fournissent

également des guides écrits qui proposent des pratiques sécuritaires sur la route, telle que présentée dans la citation suivante (Annexe 5) :

J'ai comme 10 pages de toutes sortes de choses. hum, bien pas juste des choses comme ça, mais des conseils d'ordres généraux, he puis essentiellement des questions de sécurité, sur la route, lors de la manutention des choses, c'est sécurité pour les travailleurs, mais c'est sécurité aussi pour, sur la route en général, pour les autres usagers, pour les biens, pour ne pas les briser, c'est quand même un bon document.

Le respect du Code de la route a été abordé lors des entretiens avec les employeuses et employeurs. Certains affirment faire confiance à leurs employées et employés, et ne donnent aucune directive en ce qui concerne cet élément : « Je ne leur dis rien, il y en a qui le respecte pis il y en a d'autres qui adaptent, mais de manière non pas légale, mais morale, c'est-à-dire que je suis, j'arrive à un stop, bien soit je fais une chose qu'on appelle un Idaho stop. »

D'ordre général, la partie patronale n'exerce aucune pression qui incite les cyclistes à prendre des risques. Des formations et guides de pratiques sont élaborés afin d'assurer des pratiques sécuritaires sur la route par certains d'entre eux. Une fois les cyclistes formés, les patronnes et patrons semblent faire confiance à ces derniers lors des déplacements en ville.

Ainsi, malgré les quelques cyclistes qui se disent exposés à un risque dû à la pression patronale, un grand nombre d'individus a mentionné se sentir soutenu afin d'adopter des pratiques sécuritaires sur la route, comme le témoigne la citation qui suit : « Les employeurs sont supers, dans le sens où ils nous disent "ah si la livraison prend plus de temps, mais que vous êtes plus sécuritaires, allez-y, il n'y a aucun problème." [Ils] sont vraiment axés là-dessus. »

D'autres employeurs ont produit un guide de bonnes pratiques sécuritaires accessible en tout temps aux employées et employés, tels que le démontre la citation suivante :

Ouais dans le fond dans l'entrepôt il y a une feuille qui dit de respecter le Code de la route, puis quand tu commences il t'envoie un document PDF [guide de pratiques mentionné précédemment] avec toutes les règles, bon, comment travailler en général, mais aussi il y a une section sécurité sur la route, faites vos signes, faites pas de manœuvres brusques, des trucs comme ça.

Il semble ainsi que les employeuses et employeurs se préoccupent des pratiques sécuritaires chez leurs employées et employés, plutôt que d'inciter ces derniers à adopter une conduite dangereuse sur les routes. Il est cependant important de souligner que l'échantillon de cette recherche regroupe un faible nombre d'employeuses et employeurs. Il est donc difficile de dresser un portrait très juste de la partie patronale de ce secteur d'activité.

Par ailleurs, la nature même du travail peut cependant engendrer des risques, particulièrement pour les cyclistes payés à la livraison. Les nombreux individus qui livrent de la nourriture à vélo sont implicitement encouragés à prendre certains risques pour améliorer leur rendement économique.

3.3.4.4 Les avantages et désavantages d'employer des travailleuses et travailleurs à vélo

Les employeuses et employeurs sondés ont relevé plusieurs avantages à employer des travailleuses et travailleurs à vélo. Un employeur a souligné la motivation et la qualité de travail étant supérieurs chez ces individus qui désirent utiliser un vélo dans le cadre de leurs fonctions :

Mes employés, c'est pas un métier qu'ils comptent faire pendant plusieurs, plusieurs années, c'est un travail d'été, fait que la plupart de mes employés en fait c'est des étudiants, donc c'est ça, c'est comme, ils n'ont pas le, comment dire, parce que souvent les gens qui font du déménagement en camion sont comme blasés, c'est pas ça nécessairement qu'ils aiment faire de leurs vies, mais ils n'ont pas d'autres opportunités, mais les étudiants que j'embauche ils font ça par choix, parce que c'est un emploi qui est à l'extérieur, physique, dans le monde du vélo, donc c'est complètement différent comme employés, comme profil d'employés.

Un second employeur a mentionné la qualité des conditions de travail, soit le fait de travailler à l'extérieur et la liberté qu'offre ce moyen de déplacement :

C'est sûr que c'est merveilleux travailler en vélo, outre ça, sinon c'est génial parce que tu sais, justement, t'es dehors, à l'air libre, t'es pas dans une voiture à suffoquer dans la circulation, oui ça nous arrive à nous même d'être pris dans la circulation, c'est pas agréable, mais bien souvent on arrive à se trouver un chemin qui fait que c'est plus aisé, moins pognés dans les bouchons, des fois on triche puis on va sur les trottoirs, c'est pas

mal moins pénible qu'en auto, donc he, puis c'est une belle façon de découvrir la ville, parce que nous on se promène un peu partout, c'est vraiment une belle job en fait, si c'était juste, si la cohabitation sur la route était moins difficile, ça serait fantastique, c'est le seul bémol mettons.

La rapidité et l'efficacité de ce moyen de transport représente également un avantage, notamment au niveau du stationnement et des déplacements sur la route :

Moi ce que je vois comme avantage pis par rapport à la voiture, parce que faut que j'aie un point de comparaison autrement je peux pas comparer, c'est au niveau du stationnement, c'est au niveau aussi de la rapidité, vous descendez de votre vélo vous pouvez être proche d'une porte d'un immeuble, mais alors que la voiture il faut que vous trouvez le stationnement ou le débarcadère qui est pas forcément au même endroit.

En ce qui concerne les désavantages, la partie patronale a mentionné les conditions météorologiques, ce qui affecte directement le travail des cyclistes. Dans le même ordre d'idées, les bris mécaniques imprévisibles affectent le bon déroulement d'une journée de travail. Un employeur a par ailleurs mentionné le fait d'être, d'ordre général, un cycliste sur la route, comme étant parfois problématique, principalement au niveau du partage de la route avec les autres usagers :

C'est sûr que sur la route c'est pas toujours un cadeau, c'est ça qui est le plus difficile en fait, outre le travail en tant que tel, c'est que sur la route en ville c'est terrible, c'est super difficile de collaborer, moi je sais que personnellement, c'est l'une des choses qui font que je suis content de ne plus en faire, j'ai toujours beaucoup aimé faire ça, au début toutes les agressions qu'on peut subir tous les jours, je prenais ça plus ou moins avec un grain de sel, garder le moral, puis je ne me fâchais pas, mais après quelques années, à force de constater toutes sortes de comportements, he, ça finit par être trop.

Il semblerait ainsi que les avantages sont beaucoup plus attirants pour ces employeuses et employeurs, les problématiques mentionnées en ce qui concerne le fait d'employer des travailleuses et travailleurs à vélo ne relèvent pas directement de l'attitude de ces cyclistes, mais plutôt des effets externes ne pouvant pas être contrôlés par ces derniers.

3.3.5 Conditions de travail : Les possibles améliorations

Les possibles améliorations des conditions de travail pour les travailleuses et travailleurs de cette industrie ont par ailleurs été évoquées. L'élément le plus récurrent correspond à une meilleure situation financière. Près de la moitié des répondantes et répondants ont souligné que le salaire pourrait être plus élevé et le désir d'obtenir des subventions, pour les entrepreneuses et entrepreneurs, afin de se concentrer à temps plein sur ces projets, ou d'avoir un salaire minimum garanti, tel que présenté dans la citation qui suit :

Un salaire minimum respecté, apporterait, peut-être pas une sécurité d'emploi accrue, mais une sécurité de revenu, hum c'est un emploi qui demande quand même un investissement personnel, un investissement en temps, puis t'es jamais sûr de ton salaire.

Plusieurs employées et employés ont par ailleurs précisé qu'il serait grandement apprécié d'avoir des heures de travail garanties chaque semaine, et d'être payé peu importe les conditions climatiques, puisque l'instabilité de la demande et l'impossibilité de prévoir la température rend leur situation financière précaire :

Hum, bien, quand qu'il pleut en fait, on a pas de garantie de salaire, s'il pleut puis que je dois me déplacer au parc Lafontaine, bien je ne suis pas payé, j'ai comme une journée de congé forcée, fait que le meilleur, ça serait, je sais pas, comme d'autres emplois, comme quand tu travailles sur une patinoire puis que la glace n'est pas assez solide, t'es payé quatre-vingts % de ton salaire, bien je ferais ça en fait.

Une participante a souligné le manque de piste cyclable dans son territoire d'activité, ce qui affecte les conditions de travail de cette dernière : « Plus de pistes cyclables, c'est certain, c'est certain, ça ne pourrait pas nuire, parce que Longueuil c'est quand même une ville qui regroupe une grande population, puis ils ne font pas grand-chose. »

Quelques employées et employés ont mentionné être très satisfaits de leurs conditions de travail, et ne trouvent pas d'élément pouvant être amélioré :

Bien honnêtement, [nom de l'employeur] fait de son possible, pour nous donner les meilleures conditions de travail, comme les vélos sont tout le temps en général bien entretenus, he le matériel, quand quelque chose casse il le remplace tout de suite, donc

on est vraiment bien équipé, mais en même temps, au niveau des conditions qui sont désagréables, c'est pas de notre faute, bon la pluie puis tout ça, mais en général, non.

Autrement, les éléments mentionnés correspondent à une meilleure organisation personnelle du travail et à l'obtention d'assurances afin d'éviter une possible situation financière critique en cas de blessure.

3.3.6 Ambitions professionnelles

Les ambitions des travailleuses et travailleurs dans la poursuite de l'exercice de leur métier à vélo se regroupent en deux grandes catégories : les individus qui effectuent ce travail de façon temporaire et ceux qui ont une vision à plus long terme de l'utilisation du vélo dans un cadre professionnel.

Près du tiers des travailleuses et travailleurs ont mentionné que ce travail est temporaire, et non un projet à moyen et long terme. Ces derniers apprécient leur métier et sont généralement passionnés de vélo, mais ils ne voient pas de développement au niveau professionnel qui leur permettrait d'évoluer dans ce milieu :

Pour moi, je ne me vois pas faire ça toute ma vie, il y en a qui l'ont fait, je trouve qu'ils ont l'air maganés (rire), he moi selon moi c'est temporaire, c'est pour le plaisir que je le fais avant tout, puis he je vis en ce moment au rythme de mes passions, j'en ai d'autres, puis justement j'ai pleins d'autres projets en parallèle à ça, que je mets en branle, puis pour moi ça reste un épisode dans ma vie, ça ne sera pas mon métier.

La majorité des cyclistes, entrepreneuses et entrepreneurs, ont cependant l'intention de poursuivre ce travail à moyen, long terme, et de le développer. Ces développements prennent diverses formes, tel que la recherche de partenariats, comme le présente les deux citations suivantes :

C'est sûr qu'en hiver j'aimerais peut-être ça avoir un courrier, et que lui soit indépendant de moi, puis pouvoir lui garantir genre au moins une journée de travail, il y a comme pleins de livraisons et de cueillettes à faire, mais lui il aurait ses tarifs à lui, puis ça serait plus que ce que font les courriers, parce que je trouve que c'est vraiment pas cher.

Éventuellement, je pense que j'aimerais ça m'associer avec quelqu'un, pas avoir un employé parce que ça ne correspond pas trop à he, mes principes, surtout dans ce contexte-là, ou he moi-même en tant que travailleur autonome j'ai pas envie d'avoir un travailleur qui m'est subordonné.

Plusieurs travailleuses et travailleurs autonomes dotés d'un kiosque mobile sur vélo aimeraient également avoir pignon sur rue, tout en gardant l'offre des différents services à vélo.

Bien, ce que j'aimerais vraiment, ça serait d'ouvrir mon propre salon, c'est-à-dire que ce que j'aimerais avoir une base, une espèce de siège social si on veut là, ça serait le salon LC coiffeure à vélo dans lequel plusieurs personnes qui couvriraient un secteur de la ville, c'est-à-dire que les gens pourraient appeler pour avoir un service en salon ou avoir un service à la maison.

Fait que moi je vois vraiment, hum je me vois avec mon petit kiosque, pour emporter, tout petit, gros comme deux garde-robes disons (rire), puis je ferais juste du take-out, peut-être avec deux petites tables comme ça, puis hee ça serait que du emporter, puis he si ça marche vraiment, là je me verrais avec 1,2, 3 vélos, peut-être avoir des employés éventuellement, mais je resterais vraiment dans le, dans le moule événementiel et pour emporter.

Une entrepreneuse a par ailleurs mentionné vouloir continuer son service à vélo, mais qu'une restructuration sera nécessaire, puisque la forme actuelle de son service n'est pas viable.

C'est pas un modèle d'affaires qui est viable, en ce moment, fait que j'ai des idées de le développer, ça sera plus, ça pourra pas être dans sa forme actuelle, mettons si je décide de faire de la livraison dans les bureaux au centre-ville, dans le corporatif, bien ça ne pourra pas être avec ce vélo-là, ou livraison à domicile, événementiel, ça marche, mais c'est ça, je suis un peu limitée dans la forme que ça a en ce moment, faut que je vois comment, et si j'éclate ça en fait.

Il semble donc y avoir un engouement à continuer d'offrir ces services et de travailler avec un vélo, particulièrement du côté des entrepreneuses et entrepreneurs. Puisque ces projets sont récents, il est normal que plusieurs de ces derniers veulent développer leur entreprise afin d'avoir un modèle d'affaires plus viable à long terme.

3.4 Carte mentale

Un exercice de carte mentale a été effectué avec les travailleuses et travailleurs à vélo. Une carte de leur secteur d'activité a été préalablement imprimée, ce qui a permis de cibler par la suite les chemins privilégiés et évités. Plusieurs ont mentionné verbalement ces différentes routes sans nécessairement les localiser sur les cartes. D'autres ont également mentionné de manière générale des types de routes privilégiées ou évitées, tels que des rues avec peu de trafic, les pistes cyclables, etc.

Les cartes ci-dessous présentent les routes privilégiées et évitées par les cyclistes. Trois différentes épaisseurs de traits exposent la fréquence d'usage de ces routes, les traits les plus épais représentent les routes les plus fréquemment évoquées par les travailleuses et travailleurs.

3.4.1 Routes les plus fréquemment empruntées

La figure 3.2 présente les itinéraires privilégiés à l'échelle de l'île de Montréal. Les traits bleus et foncés présentent les principaux axes fréquemment empruntés par les cyclistes. D'un premier coup d'œil, l'on remarque que les rues Sherbrooke, Saint-Laurent et Papineau sont grandement prisées par les travailleuses et les travailleurs. L'on remarque également que ces routes empruntées sont localisées principalement au centre de la ville, ce qui correspond au secteur d'activité de nombreux cyclistes.

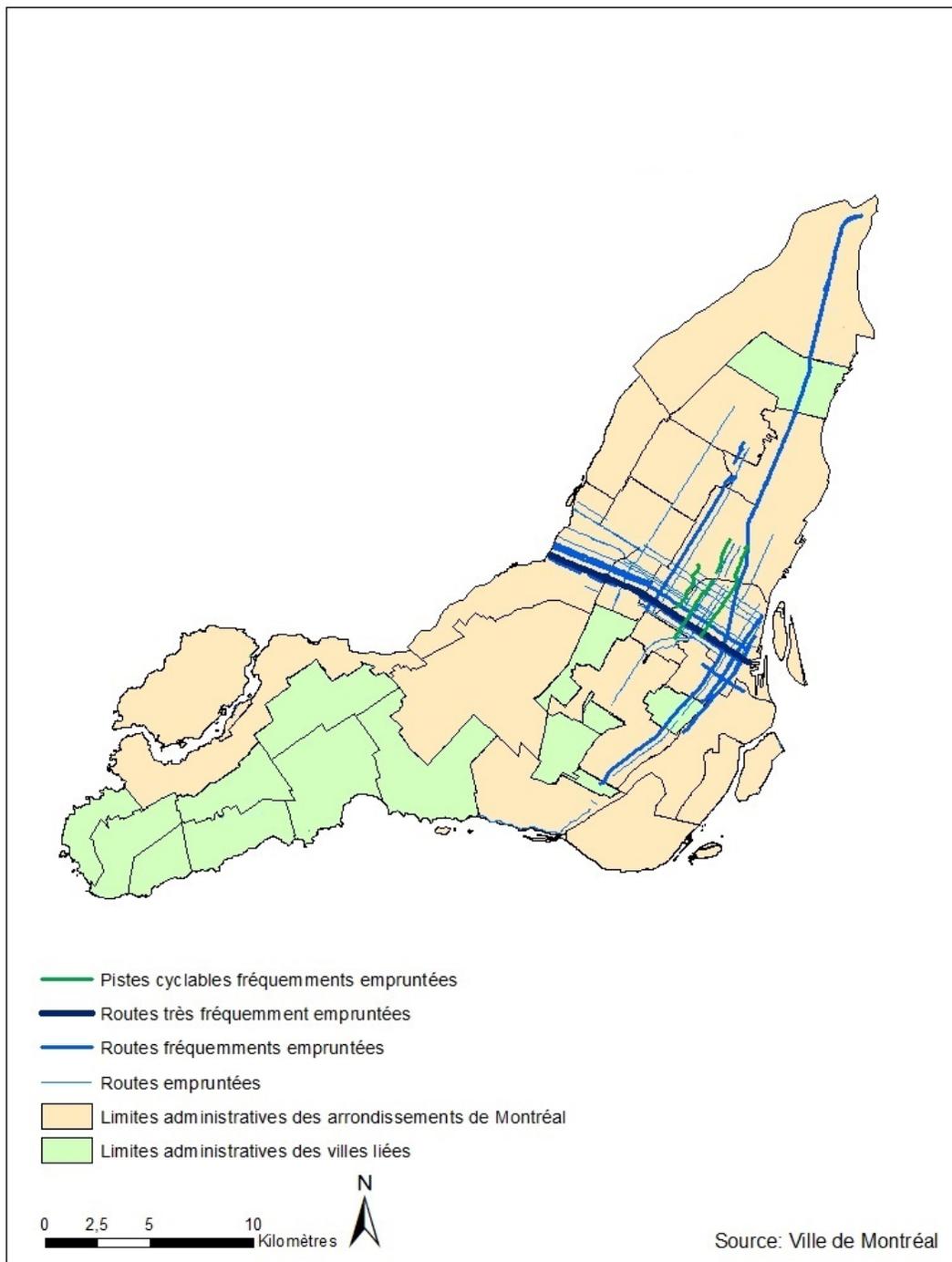


Figure 3.2 Itinéraires privilégiés par les cyclistes

Source : Auteur

La figure 3.3 présente trois agrandissements, le Centre-ville, l'est et l'ouest de la ville de Montréal. Ce premier agrandissement présente les itinéraires privilégiés au Centre-ville, telles que la rue Saint-Laurent (en bleu foncé), Saint-Denis, la rue Papineau, Sherbrooke, etc. Ces itinéraires correspondent en majorité à des grandes artères, davantage empruntées par des cyclistes qui pilotent un vélo traditionnel. Cependant, les types de routes les plus fréquemment empruntées correspondent aux pistes cyclables et aux petites rues locales. Parmi ces pistes figurent le canal Lachine, les pistes des rues Rachel, des Carrières, Laurier, etc.

Puisque les activités des cyclistes sont concentrées principalement au centre de la ville, il est normal que peu de route à l'est et à l'ouest de la ville soient empruntées. L'on remarque tout de même que la rue Sherbrooke semble être l'axe privilégié pour se déplacer d'ouest en est dans la ville.

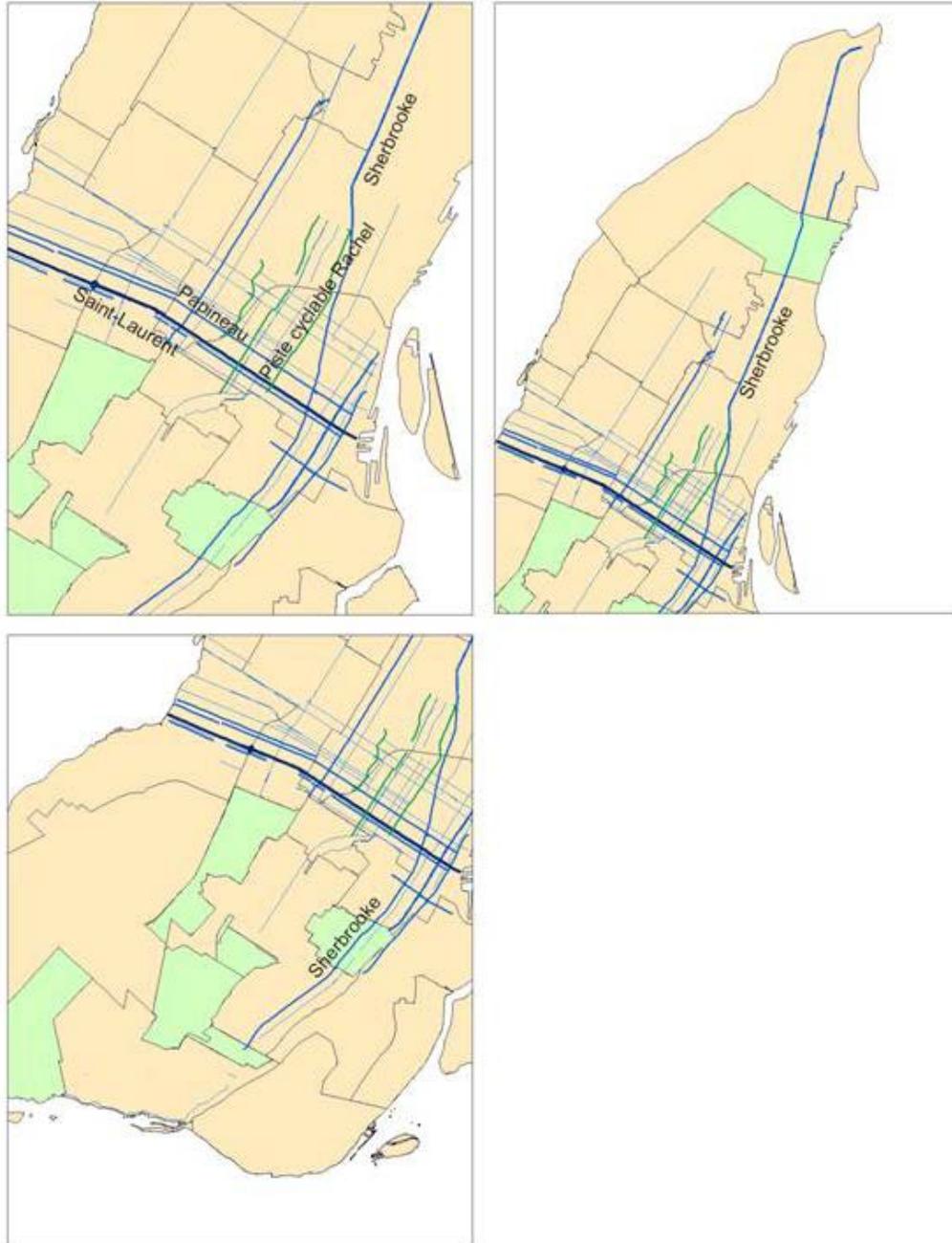


Figure 3.3 Itinéraires privilégiés au Centre-ville, à l'est et à l'ouest de Montréal

Source : Auteur

3.4.2 Routes les plus fréquemment évitées

Il va de soi que les routes les plus évitées correspondent globalement à l'inverse des types de routes privilégiées par les cyclistes.. De façon général, ce sont des artères passantes que les travailleuses et travailleurs tentent d'éviter, lorsque possible. Les cyclistes ont mentionné à plusieurs reprises aussi éviter les rues parsemées de nids-de-poule. Cependant, lorsque les travailleuses et travailleurs mentionnent des artères spécifiques, celles-ci correspondent fréquemment aux mêmes artères que plusieurs privilégient, telles les rues Sherbrooke, Saint-Denis, René-Lévesque, Papineau et Sainte-Catherine. Ce sont principalement les cyclistes qui pilotent des vélos plus imposants qui évitent ces artères.

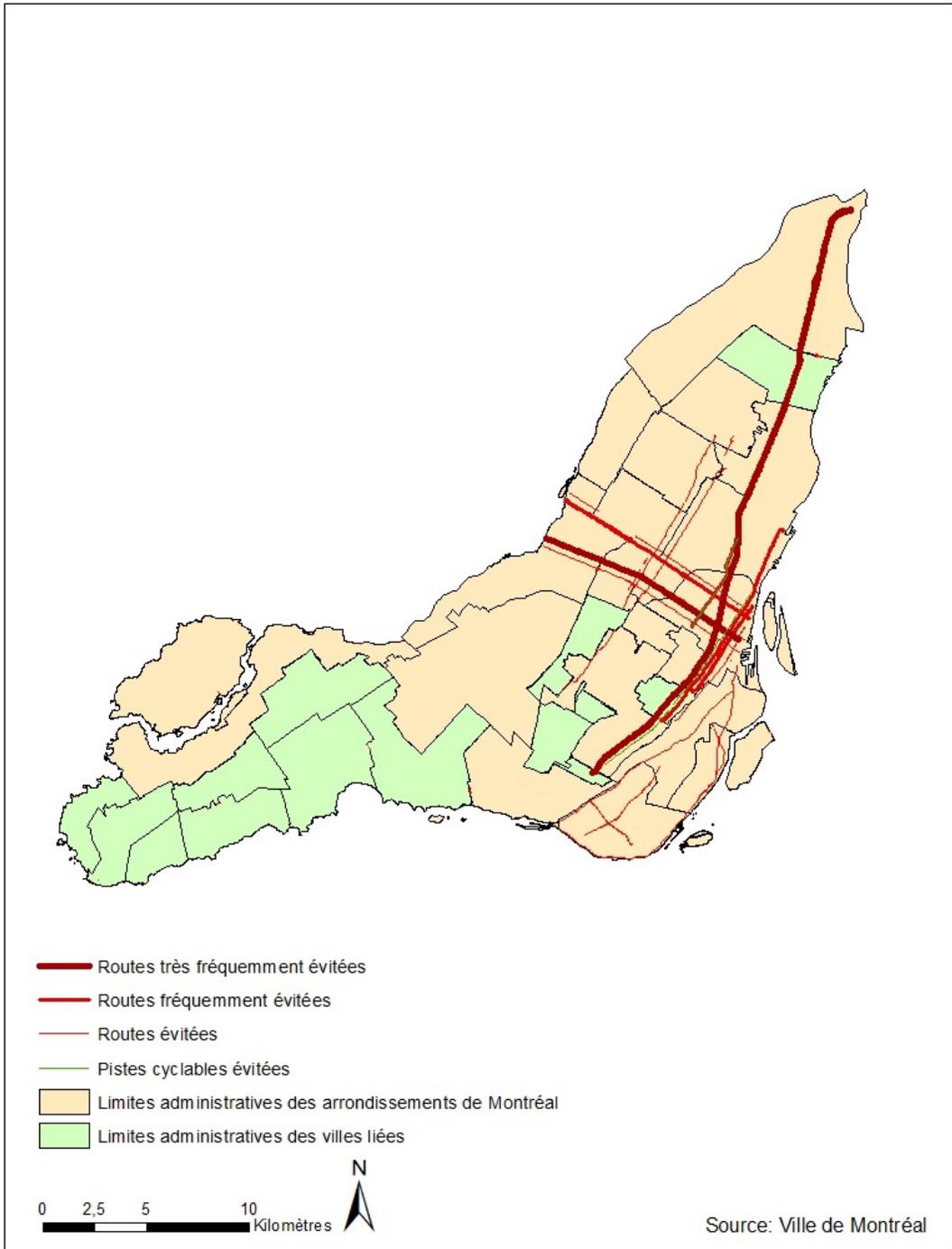


Figure 3.4 Routes les plus fréquemment évitées

Source : Auteur

Les trois agrandissements ci-dessous présentent les routes évitées par les cyclistes au Centre-ville, à l'est et à l'ouest de Montréal. Au Centre-ville, ces itinéraires correspondent principalement, tel que mentionné plus haut, aux rues Sherbrooke, René-Levesque, Sainte-Catherine, Saint-Denis et Papineau, soit des axes avec un débit routier important. À l'est, c'est principalement la rue Sherbrooke qui est évitée par les cyclistes. La rue Sherbrooke est également évitée dans l'ouest de la ville, de même que les rues Maisonneuve et Sainte-Catherine.



Figure 3.5 Routes les plus fréquemment évitées au Centre-ville, à l'est et à l'ouest de Montréal

Source : Auteur

3.4.3 Secteurs d'activités

Les cercles présents sur la figure 3.6 exposent les secteurs d'activités des participantes et participants. Un travailleur a indiqué offrir un service sur l'ensemble de l'île de Montréal et un autre sur la presque totalité de l'île, mis à part la partie ouest. Ces cercles démontrent par ailleurs que les secteurs d'activités correspondent principalement aux quartiers centraux de l'île de Montréal. Une concentration d'activité est encore plus marquante dans les quartiers du Plateau-Mont-Royal, Rosemont-La-Petite-Patrie et le Mile-End, tel que présenté sur la figure 3.7. Il est à noter que deux secteurs d'activité ne figurent pas sur cette carte, soit un projet qui œuvre dans la ville de Québec et un autre sur la Rive-Sud de Montréal.

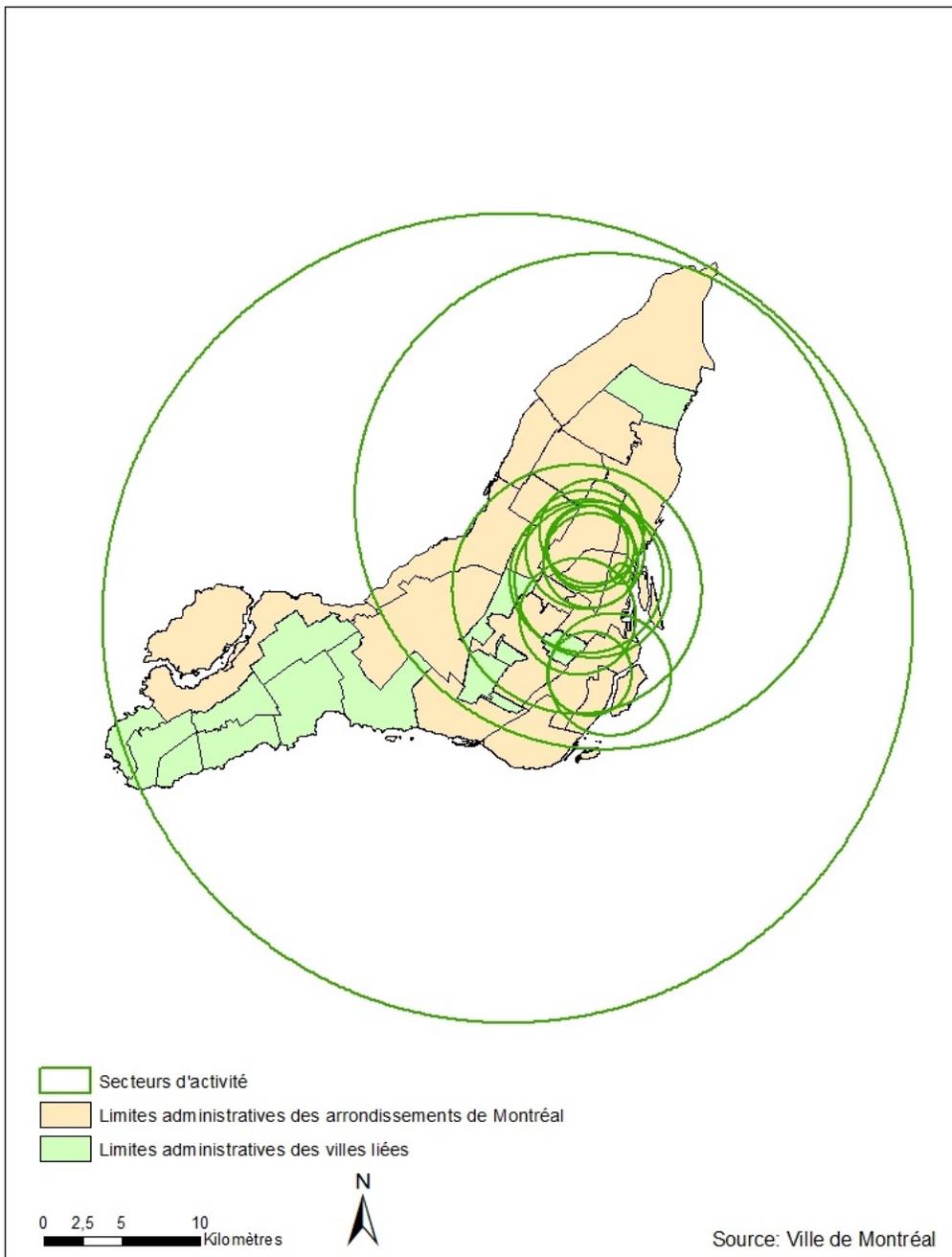


Figure 3.6 Secteurs d'activités

Source : Auteur

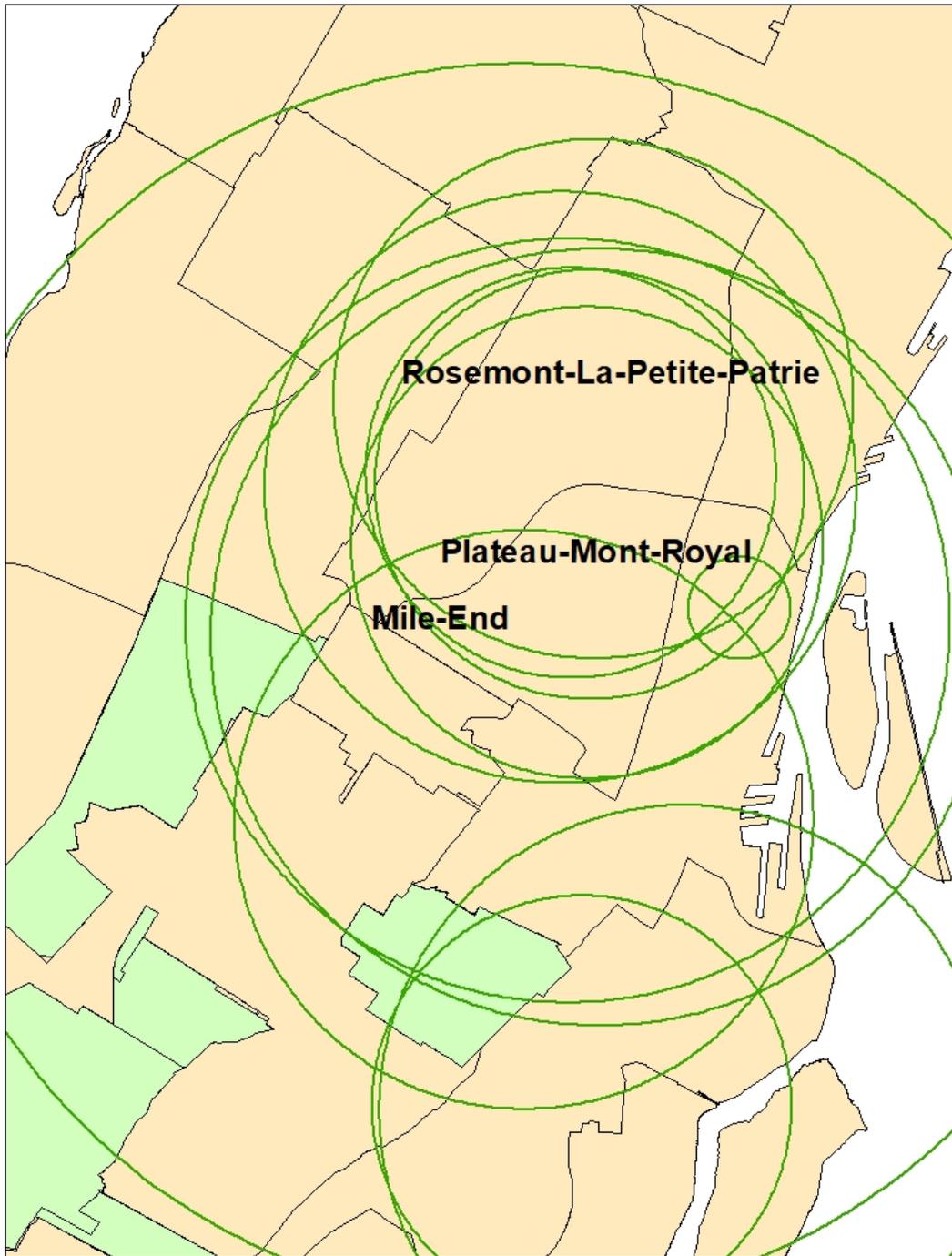


Figure 3.7 Secteurs d'activités du centre de la ville de Montréal

Source : Auteur

3.5 La perception du risque

Les participantes et participants ont été interrogés par rapport aux risques encourus lors de la conduite d'un vélo dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions. Ces risques perçus ont été regroupés en 4 catégories : les risques engendrés par la cohabitation avec les autres usagères et usagers de la route, les risques liés à l'équipement, à une conduite risquée de la part des travailleuses et travailleurs et aux conditions routières. Cette perception du risque peut être par ailleurs corrélée au type de vélo utilisé, de même qu'au type de travailleuse et travailleurs. Ainsi, la perception des différents risques est analysée en fonction de ces deux volets. Il est important de mentionner que ces volets ne sont pas représentés par un échantillon parfaitement égal et bien réparti, les interprétations sont ainsi des constats généraux basés sur les entrevues, en prenant en considération la représentativité inégale du type de cycliste et du type de vélo piloté.

3.5.1 Le partage de la route, un problème récurrent pour les travailleuses et travailleurs cyclistes

Les risques perçus par les travailleuses et travailleurs, en ce qui concerne les comportements des autres usagers de la route, sont vécus par une grande majorité des cyclistes. Ces « autres usagères et usagers de la route » ont été divisés en 5 catégories : les automobilistes, les taxis, les autobus, les autres cyclistes et les piétonnes et piétons. Les trois quarts des travailleuses et travailleurs sondés ont en effet évoqué les risques induits par le partage de la route avec les autres usagères et usagers, ce qui représente la catégorie de risque la plus importante. Cet extrait d'entrevue témoigne de la difficulté que les cyclistes peuvent avoir dans le partage de la route avec les autres usagères et usagers :

Je te dirais qu'il y a... je trouve que parfois tu peux sentir qu'il y a personne qui t'aime (rire), la police n'est pas là pour t'aider, certains automobilistes he, trouvent que t'as pas ta place, sur la rue, donc à ce moment là t'as le feeling que t'es un peu seul contre tous, ça peut paraître poétique, mais ça se ressens quand tu te fais klaxonner, crier des bêtises, couper, les gens ne réalisent pas que t'es vulnérable, ils te voient comme un *bum*, quelqu'un qui est littéralement là pour les faire chier, alors que t'es juste là pour faire de l'argent, comme eux pour aller travailler, c'est un métier qui est comme, pas considéré, très peu considéré.

Cet individu démontre que les risques encourus avec les autres usagères et usagers ne se limitent pas aux automobilistes, mais à l'ensemble des individus sur les routes. D'autres travailleuses et travailleurs ont explicité de manière plus crue et franche l'adversité vécue sur les routes :

Les autobus, les "estis" de taxi, pour vrai, faut toujours que tu te promènes avec un U-Lock, et qu'il soit vraiment facile à main, je m'excuse, mais moi j'ai pété des miroirs puis ça ne me dérange même pas, parce qu'un moment donné ils ne font pas attention à toi, tu le sais, t'es en vélo, tu sais ce que c'est.

Cet extrait démontre une approche moins pacifique et un certain désir de vengeance. Cette participante mentionne le fait d'être un ou une usagère d'importance secondaire sur la route.

3.5.1.1 Les véhicules motorisés, un risque pour l'ensemble des cyclistes

L'ensemble des différents types de travailleuses et travailleurs a mentionné les autres usagères et usagers comme étant un risque dans le cadre de leur travail. Plus précisément, pratiquement tous les individus de chaque typologie de travailleuses et travailleurs ont mentionné percevoir ces risques. Autrement, seule la moitié des entrepreneuses et entrepreneurs sociaux ont mentionné les autres usagères et usagers de la route comme étant un risque dans leurs fonctions. Les voitures correspondent aux autres usagers le plus fréquemment mentionnés en ce qui concerne les risques sur la route. En incluant les taxis et les autobus, les véhicules motorisés représentent la majorité des autres usagers qui engendrent un sentiment d'insécurité chez les répondantes et répondants.

3.5.1.2 Un risque plus accru pour les vélos traditionnels

Toutes les travailleuses et travailleurs qui utilisent un vélo traditionnel ont mentionné des risques encourus par le partage de la route avec les autres usagères et usagers. Les cyclistes qui utilisent ce type de véhicule ont par ailleurs mentionné l'ensemble des cinq catégories d'autres usagères et usagers comme étant un risque, les voitures et autres véhicules sont davantage cités.

Les triporteurs et vélos cargo ont quant à eux davantage mentionnés les piétonnes et piétons, et autres cyclistes comme facteur de risque. Cela peut s'expliquer par la grosseur plus importante

de leur véhicule, parfois problématique dans le cas d'imprévus avec ces usagères et usagers, et par le fait même moins conflictuel avec les véhicules motorisés, par leur visibilité accrue.

3.5.1.3 Les risques du partage de la route, perçus par les employeuses et employeurs

En ce qui concerne les employeuses et employeurs, ces derniers sont conscients que le fait de travailler à vélo engendre nécessairement des risques avec les autres usagères et usagers de la route, ces risques sont cependant minimes, tel que le souligne cet employeur :

Ça arrive, mais c'est rare, la plupart du temps ils trouvent ça le fun, la majorité du monde, même les chauffeurs de taxi souvent ils rient là, ils klaxonnent, ils interagissent avec le monde puis ils trouvent ça drôle, mais c'est sûr que de temps en temps il y en a un qui va passer à toute vitesse il est fâché ou, ça peut arriver qu'on se fasse envoyer chier, mais c'est vraiment rare, la plupart du monde trouve juste ça le fun, c'est comme dans n'importe quoi.

Certains affirment même que la dimension imposante des vélos rend ces risques pratiquement inexistantes.

Mais tu sais, on est super gros, on est très visibles, on va pas vite, tu sais je veux dire, faut vraiment que quelqu'un nous rentre dedans tu sais, ça prend soit un facteur externe, puis à moins que ça soit un char qui nous rentre dedans vite, à 5km/heure, il ne peut pas y avoir tant de dommage que ça, c'est ça c'est pas, c'est quand même assez sécuritaire, non il n'y a pas eu de problème vraiment.

Ainsi, puisque l'entièreté de la partie patronale fournit des vélos d'une dimension plus imposante qu'un vélo traditionnel, ces derniers considèrent, que d'ordre général, les risques avec les autres usagères et usagers sur la route sont minimes ou presque inexistantes.

3.5.1.4 Le partage de la route entre usagères et usagers ne freine pas les cyclistes

Dans l'ensemble, malgré cette perception du risque chez les travailleuses et travailleurs en ce qui concerne le partage de la route avec d'autres usagères et usagers, ces cyclistes affirment en

majorité que ce risque est présent, mais n'est pas problématique. Près des trois quarts des individus ont mentionné que malgré quelques situations problématiques, les autres usagères et usagers ne représentent pas un problème de sécurité dans le cadre de leurs fonctions, tels que présentés dans la citation suivante :

90 % des automobilistes nous respectent super bien, ils nous laissent l'espace, mais t'as tout le temps que bon ils vont être assez agressifs avec nous, donc c'est vraiment à ce niveau-là que ça devient un peu dangereux sur la route, les gens agressifs qui vont nous coller.

D'autres cyclistes affirment également attirer la sympathie des autres usagères et usagers sur la route : « J'ai l'impression que les gens avec moi, tu sais j'attire de la sympathie. »

La grande majorité des individus qui ont affirmé ne pas vivre de risque réel dans le cadre de leurs fonctions, conduit un véhicule autre qu'un vélo traditionnel, soit des vélos plus imposants.

3.5.2 Les risques associés à l'équipement

La perception du risque lié à l'équipement a été explicitée durant les entrevues par une faible proportion d'individus. Ces risques sont essentiellement associés au manque d'équipement pour assurer une protection optimale lors de la conduite du véhicule, ainsi qu'aux potentiels bris sur les véhicules qui peuvent engendrer des accidents :

Les intersections, après, he le vélo est assez imposant, donc les gens le voient, c'est sûr que la nuit je ne peux pas, parce que, je ne suis pas équipé de lumière, hum on a pensé he, j'avais parlé de, c'est [nom de personne] qui m'avait parlé de peut-être mettre un petit rétroviseur, hum c'est ça, au niveau des intersections, c'est un peu complexe quand même.

Le manque de lumière limite les activités aux heures d'ensoleillement, et l'absence de rétroviseur sur le véhicule engendre des problèmes aux intersections. Il est cependant important de mentionner que l'employeur ne demande pas à l'employé de travailler le soir, sans lumière, et c'est la partie patronale qui a proposé l'ajout d'un rétroviseur, l'installation de cette pièce n'ayant cependant toujours pas été effectuée lors de l'entretien avec l'employé.

3.5.2.1 L'équipement fourni : un enjeu de sécurité pour les employées et employés

Les travailleuses et travailleurs qui ont mentionné les risques relatifs à l'équipement sont tous des employées ou employés. Ce résultat est assez logique, puisque les travailleuses et travailleurs autonomes s'occupent personnellement de leurs mesures de protection, qui ne sont malgré tout pas nécessairement optimales. Ainsi, il serait peu probable que ces derniers s'exposent intentionnellement à des risques dus à l'absence d'équipement ou des pièces défectueuses sur le véhicule.

3.5.2.2 Les triporteurs : un véhicule à risque

Les conductrices et conducteurs qui vivent un sentiment d'insécurité par rapport à l'équipement pilotent tous des triporteurs. Ces véhicules sont plus massifs que les vélos traditionnels, ce qui peut rendre les déplacements plus difficiles et nécessiter ainsi plus d'équipement, tels que des rétroviseurs, des lumières électriques, etc. Par ailleurs, ces véhicules portent d'importantes charges, exposant davantage ces vélos à des potentiels bris mécaniques.

3.5.2.3 Les risques relatifs à l'équipement, perçus par les employées et employés

En ce qui concerne les employées et employés, les entretiens n'ont démontré aucun signe de négligence de leur part au niveau de l'état de l'équipement. La presque totalité de ces derniers fournit le véhicule, et tous fournissent l'équipement pour entreposer le matériel nécessaire afin d'offrir les différents services. Par ailleurs, plusieurs d'entre eux ont mentionné agir de façon préventive dans le remplacement des pièces, afin d'éviter des potentiels bris sur la route :

J'aime toujours mieux, comme remplacer des choses, comme les remorques il y avait des pièces qui avaient tendance à briser, j'ai refait faire beaucoup de pièces, j'ai refait faire tous les essieux, toutes les pièces en avant, toutes des pièces que, qui avaient tendance des fois à craquer, éventuellement, qui pourrait causer, un accident, je les ai toutes remplacées, parce que moi, je ne veux pas, qu'un jour, un bris de matériel fasse qu'il arrive un accident...

Un entrepreneur oblige par ailleurs ses employées et employés à porter des éléments de protection dans le cadre de leurs fonctions, soit un casque, des gants et des lunettes. Certains véhicules ont également été conçus pour assurer une protection maximale des travailleuses et travailleurs en cas de chute : « On a des renforts en métal, on les a mis pour pas, un, abîmer la boîte, deux, faire en sorte que si le coursier tombe ça lui fait un genre de cockpit donc le vélo lui tombe pas dessus, il lui fait pas mal aux genoux. »

3.5.2.4 Absence du risque lié à l'équipement

Tel que mentionné précédemment, peu de cyclistes ont souligné les risques encourus liés à l'équipement. Quelques individus ont par ailleurs mentionné l'effet inverse, soit un sentiment de sécurité lié à l'équipement :

L'avantage que j'ai avec mon vélo cargo c'est que je suis extrêmement bien protégé par la boîte, des accidents qui pourraient même être très dangereux en vélo conventionnel, sont aucunement dangereux parce que, bon quand je cante sur le côté, c'est la boîte qui va tout prendre, c'est pas, c'est extrêmement solide.

Dans ce cas-ci, un vélo « non conventionnel » représente, par son design, un moyen de protection supplémentaire lors des déplacements. Il semblerait somme toute que les risques liés à l'équipement soient très minimes.

3.5.3 La conduite risquée des travailleuses et travailleurs

Le quart des travailleuses et travailleurs ont mentionné la présence d'une certaine forme de risque causée par leur propre conduite lors de l'exécution de leur travail. Ces risques sont parfois liés à un chargement mal effectué sur le véhicule, ce qui peut créer un débalancement et le renversement du véhicule sur la chaussée. D'autres cyclistes ont avoué effectuer des manœuvres parfois dangereuses sur la route : « J'suis pas un exemple d'une bonne cycliste, je fais des « moves sketches », je passe par des endroits à sens inverse, mais j'ai pas le choix, c'est ma survie (au niveau de la sécurité, et non de la productivité). » Un autre participant renchérit en affirmant : « Je peux parfois être un bon usager de la route et je peux parfois être un mauvais usager de la route, malheureusement. »

Cette catégorie de risque est unique, puisqu'elle est la seule qui relève directement des cyclistes.

3.5.3.1 Une conduite téméraire pour les employées et employés, travailleuses et travailleurs autonomes

Parmi les individus qui ont mentionné leur conduite comme étant risquée, la moitié d'entre eux est composée d'employées et d'employés et la seconde moitié, de travailleuses et travailleurs autonomes traditionnels, ce qui représente la totalité des individus de cette sous-catégorie de travailleuses et travailleurs autonomes. Il est intéressant de noter que les employées et employés ont vécu des risques liés au chargement du véhicule, tandis que les travailleuses et travailleurs autonomes sont davantage exposés aux risques en fonction de leur conduite sur la route.

3.5.3.2 Taille du vélo et prise de risques

Les quatre catégories de véhicules sont représentées dans ce type de risques. Les deux participants qui ont présenté leur conduite comme étant dangereuse pilotent respectivement un vélo traditionnel et un vélo cargo. Il va de soi que les autres participantes et participants qui ont mentionné une mauvaise répartition des charges comme risque conduisent un vélo adapté à cet usage, soit un triporteur et un vélo-remorque. Il semblerait ainsi que la grosseur du véhicule intervient dans les bonnes ou mauvaises habitudes de conduite des individus. Les plus gros véhicules tendent à engendrer des déplacements plus lents et difficiles, ce qui diminue la prise de risque.

3.5.4 Les conditions de la route : climat difficile, trafic et nids-de-poule

Plusieurs individus ont mentionné les conditions de la route comme étant un risque dans l'exécution de leur travail. Cette catégorie de risque est divisée en deux : les risques associés aux conditions météorologiques et aux conditions routières plus précisément.

3.5.4.1 Gestion des risques associés aux conditions météorologiques

Une faible proportion des individus sondés dans le cadre de cette recherche a présenté les conditions météorologiques comme facteur de risque lors de leur travail. Ces derniers travaillent

peu importe les conditions climatiques, ce qui nécessite parfois des mesures de précautions supplémentaires lors de la conduite de leur véhicule. La pluie et les plaques de glace semblent représenter les principaux risques liés aux conditions climatiques, tel que présenté par ce participant : « La pluie, c'est glissant et dangereux dans une pente. »

Les cyclistes qui ont mentionné les conditions climatiques comme parfois dangereuses sont des employées et employés, ou des travailleuses et travailleurs autonomes. Dans le cas des employées et employés, la décision de travailler dans ces conditions relève de la partie patronale. Au contraire, dans le cas des travailleuses et travailleurs autonomes, ces derniers créent leurs propres horaires et peuvent donc décider de ne pas travailler lorsque la météo ne s'y prête pas. Par ailleurs, l'un des travailleurs autonomes de l'étude a décidé de ne plus utiliser le vélo-remorque l'hiver lorsque les conditions climatiques sont extrêmes. Tous les cyclistes qui ont mentionné les difficultés relatives aux conditions climatiques problématiques conduisent des vélos remorques. Il est difficile d'établir un lien entre ce type de véhicule et les risques associés aux conditions climatiques, puisque ces véhicules sont certes plus stables que les vélos traditionnels, mais beaucoup moins qu'un triporteur.

3.5.4.2 Risques associés aux conditions routières

Les risques associés aux conditions routières sont, avec les risques associés aux autres usagères et usagers, la catégorie de risque la plus fréquemment mentionnée par les cyclistes. Le trois quarts des individus ont mentionné vivre de l'insécurité relative aux conditions de la route. L'élément le plus problématique est les nids-de-poule, mentionné par la majorité des répondantes et répondants :

Les nids-de-poule aussi, sérieusement, tu sais quand qu'il fait noir, puis souvent je transporte du stock, dans ma caisse à lait, fait que c'est pas idéal, tu me diras, mais bon c'est stable, mais des fois c'est mal éclairé dans les rues, puis là tu pognes un nid-de-poule puis c'est vraiment dangereux, tu ne l'as pas vu donc ça c'est un gros problème.

La présence de nids-de-poule peut causer des chutes, l'état du produit livré peut également être affecté :

Le fait que la rue est endommagée nous on est censé, c'est un peu une pression par ce que nous on est supposé rapporter les plats en bonne he... tu sais, bien présentés, puis

he hier j'ai fait une livraison, une fille qui avait commandé une soupe, mais la soupe avait comme, elle avait pas explosé, mais tu sais ça a coulé, c'était un peu dégueulasse, je me sentais mal là, mais la route était tellement mauvaise.

Autrement, la construction, les pistes cyclables mésadaptées, la qualité générale de la route, et les viaducs ont été mentionnés par les cyclistes lors des entretiens, tel que l'expose la citation suivante :

En dessous des viaducs, c'est dangereux, parce que les gens ne te voient pas, avant le viaduc, le soleil te donne une fraction de seconde où tu vois rien, donc cette fraction de seconde là je l'anticipe, je regarde toujours en arrière, parce que ça, ça peut être fatal.

Un autre participant renchérit au sujet des viaducs : « C'est vraiment les viaducs qui nous causent, qui sont les plus dangereux entre parenthèses, la force de la pente qui faut remonter par la suite, souvent les viaducs la route est épouvantable, il y a des trous partout. »

Ainsi, les viaducs, de par leur conception, semblent être dangereux pour les travailleuses et travailleurs cyclistes. Ces viaducs sont fréquemment parsemés de nids-de-poule, ce qui expose les cyclistes à de multiples risques liés à la condition routière.

3.4.4.3 Les nids-de-poule, un danger unanime

Tous les types de travailleuses et travailleurs ont souligné les risques relatifs aux conditions de la route. Par ailleurs, chaque type de travailleuses et travailleurs est pratiquement représenté en entièresité dans cette catégorie de risque. Les nids-de-poule représentent la sous-catégorie de risque relatif à la condition de la route la plus fréquemment mentionnée, notamment par l'ensemble des individus employés. La construction et les viaducs figurent également parmi les risques mentionnés par les employées et employés en ce qui concerne la qualité de la route. La presque entièresité des entrepreneuses et entrepreneurs sociaux qui ont mentionné les conditions de la route comme risquées ont par ailleurs souligné les risques relatifs aux nids-de-poule. Les autres catégories de risques qui traitent des conditions de la route mentionnées par les différents types de travailleuses et travailleurs sont les pistes cyclables mésadaptées, la condition générale de la route et la construction.

Comme pour les types de travailleuses et travailleurs, tous les types de véhicules ont mentionné les problèmes liés aux conditions de la route. Les nids-de-poule ont été mentionnés, encore une fois, à plusieurs reprises par chaque type de véhicule, ce qui représente l'insécurité la plus récurrente des risques de la condition de la route. Les pistes cyclables mésadaptées ont été mentionnées par les vélos-remorques, ces derniers ont une dimension beaucoup plus imposante que les vélos traditionnels. D'ordre général, les autres catégories de risques relatifs aux conditions de la route, outre les nids-de-poule, ont été davantage mentionnées par les cyclistes qui pilotent soit un vélo-remorque ou un triporteur.

3.4.4.4 Les risques relatifs aux conditions routières, perçus par les employeuses et employeurs

Les employeuses et employeurs ont mentionné que les conditions routières et le trafic étaient pris en considération dans l'établissement des itinéraires. L'un d'eux a affirmé élaborer ses trajets en fonction du trafic, évitant les grandes artères pour maximiser la sécurité sur la route : « Ah le trafic on y va pas, bien tu sais les grosses artères, ça reste, ça serait pas le fun *first*, ça serait pas sécuritaire ». Certains ont également affirmé que la taille des vélos fournis permettait une stabilité plus grande, les nids-de-poule et l'état de la route n'affectent pas énormément l'exercice de leur métier, ainsi que l'évoque cet employeur : « Mais nous autres on a des grosses roues, fait qu'à la limite, des fois, ça va brasser un peu, mais c'est pas dangereux mettons. »

3.5 De la perception au concret : les accidents et quasi-accidents

3.5.1 Les quasi-accidents

Les individus ont été sondés en ce qui concerne leur exposition aux quasi-accidents, ce qui représente un arrêt brusque ou un évènement qui aurait pu mener à un accident. La moitié des travailleuses et travailleurs a souligné la problématique relative aux quasi-accidents. Les types et la fréquence des quasi-accidents sont assez variés, tout dépendant du type de véhicule conduit et du type de travailleuses ou travailleurs.

3.5.1.1 Types de quasi-accidents

Lors des entretiens, de nombreux cyclistes ont développé sur ce que représentaient ces quasi-accidents. Les extraits qui suivent présentent certains des types de quasi-accidents auxquels les travailleuses et travailleurs sont exposés :

Je considère que c'est sûr qu'il y a des arabesques, combien de fois j'ai failli rentrer dans quelqu'un, combien de fois j'ai failli me faire frapper par un char, combien de fois je me suis fait klaxonner tu sais, quand tu te fais klaxonner tu sursoutes, tu sais en dessous des viaducs, c'est dangereux, parce que les gens ne te voient pas, avant le viaduc, le soleil te donne une fraction de seconde où tu vois rien, donc cette fraction de seconde là je l'anticipe, je regarde toujours en arrière, parce que ça, ça peut être fatal.

Ah mon dieu, l'autre jour, bien pas souvent, mais quand même, l'autre jour justement la Saint-Zotique c'est la pire parce qu'il y a pleins de nids-de-poule, puis là j'ai trouvé une autre route qui est vraiment plus optimale, mais je le faisais à tous les jours, puis genre, pour vrai, les automobilistes ne me voyaient juste pas, un moment donné il y a juste quelqu'un qui m'a coupé.

Bien oui quand même, avec les voitures, ouais, je trouve que, bien par exemple disons que les voitures qui sont stationnées puis que je veux les doubler, puis il y a une voiture qui s'en vient, bien je vais attendre que la voiture passe.

L'on remarque ainsi plusieurs types de quasi-accidents, notamment les emportières, les problèmes reliés aux nids-de-poule sur la route et les infrastructures elles-mêmes, telles que les

viaducs. L'élément qui semble être le plus récurrent correspond cependant aux interactions avec les autres usagers, et principalement avec les véhicules motorisés. Malgré la mention des autobus en ce qui concerne les quasi-accidents, il semblerait que les automobilistes sont les principaux responsables de quasi-accidents sur la route pour ces cyclistes.

3.5.1.2 Fréquence des quasi-accidents

La fréquence de ces quasi-accidents varie également d'un individu à l'autre. Certains affirment vivre fréquemment ce genre de situation : « C'est sûr à chaque jour, sûr sûr sûr, plusieurs fois par jours ». Un autre travailleur a mentionné ne pas être exposé à cette situation de façon quotidienne, mais que la fréquence de ces événements est élevée : « Pas à chaque jour, à chaque semaine, hum, c'est une bonne question, je t'avoue que je le sais pas, ça arrive vraiment souvent, j'en oublie des fois. »

L'idée que ces situations font partie du métier est même fréquente, et les travailleuses et travailleurs banalisent presque ce type de risque :

Oui, mais c'est sûr, j'veux dire les probabilités, tout est une question de probabilité, plus t'es sur la route, plus t'augmentes ton pourcentage de te faire frapper, j'me fais frapper au moins une fois par année, fait que moi ça m'est arrivée cette année au début de l'année.

Je frôle très souvent des accidents, mais, des accidents, c'est rare, souvent tu les évites de justesse, puis là t'as une montée d'adrénaline, j'ai eu des accrochages, mais, après ça, souvent je ne m'arrête pas pour discuter de à qui est la faute, parce que les gens partent avec un préjugé défavorable vers toi.

Cette dernière citation démontre bien la différence entre la fréquence d'avoir vécu des accidents et l'exposition aux quasi-accidents, ces derniers sont beaucoup plus importants en nombre.

3.5.1.3 Type de véhicule conduit

La grande majorité des individus qui a mentionné être fréquemment exposée à des quasi-accidents conduit un vélo « traditionnel », ce qui représente par le fait même la presque totalité des travailleurs qui conduisent ce type de véhicule. Par ailleurs, près de la moitié des individus

qui pilotent un triporteur ont souligné être fréquemment exposés à des situations de quasi-accidents.

3.5.1.4 Type de travailleurs

La répartition du risque d'exposition aux quasi-accidents en fonction du type d'employées et employé est assez disparate. Plus de la moitié des employées et employé ont mentionné vivre ce genre de situation, alors que près de la moitié des travailleuses et travailleurs autonomes ont également précisé ces situations comme étant problématiques. Par ailleurs, le seul travailleur au noir a également présenté les quasi-accidents comme une réalité dans le cadre de ses fonctions. Il semblerait donc que le type de travailleuse et travailleur n'influe pas sur les risques relatifs aux quasi-accidents. Cela fait parti du quotidien des travailleuses et travailleurs cyclistes.

3.5.1.5 Les faibles risques relatifs aux quasi-accidents

L'autre moitié des travailleuses et travailleurs à vélo ont indiqué ne pas vivre de problème face à ces situations de quasi-accident. Certains affirment que ces situations sont présentes, mais très rares : « Non, non, ça arrive, 2 % du temps, pas beaucoup ». Ces cyclistes conduisent en majorité un vélo d'une dimension plus imposante qu'un vélo traditionnel. Il est donc possible de supposer que la taille, ce qui réduit de fait même la vitesse de circulation, réduit l'exposition à ces quasi-accidents, tel que l'indique la citation suivante :

Non je n'ai pas eu d'accident, ni de presque accident, comme je disais, je pense vraiment que c'est à cause de la vitesse, tu sais quand je me promène à vélo régulier, ça m'arrive plus souvent, vraiment plus souvent, soit que c'est un piéton qui est passé sur la rouge, ou les voitures qui tournent puis ne regardent pas son angle mort, mais mon tricycle, c'est tellement gros que je suis voyante, puis c'est ça il ne m'est jamais rien arrivé.

Somme toute, le type de véhicule et l'exposition aux quasi-accidents semblent être reliés. Ces participantes et participants ont présenté ces risques comme étant fréquents lorsqu'ils conduisent leur vélo à l'extérieur du cadre professionnel, mais ces risques sont pratiquement absents lorsqu'ils conduisent un vélo remorque et un triporteur. Par ailleurs, la fréquence est variée d'un cycliste à l'autre, le type de travailleuse ou travailleur ne semble pas être corrélée aux situations de quasi-accidents.

3.5.2 Les accidents

Suite aux discussions en ce qui concerne les quasi-accidents, les participantes et participants ont été interrogés au sujet des accidents survenus dans le cadre de leurs fonctions. Six cyclistes ont eu au moins un accident sur les heures de travail et dix accidents ont été répertoriés. Il est à noter qu'aucun de ces accidents n'a été d'une gravité importante.

3.5.2.1 Type d'accidents

Ces accidents correspondent à :

- Un accrochage avec une voiture
- L'ouverture d'une portière sur un pied
- Deux faibles contacts avec une voiture
- Le détachement d'une roue lors de la conduite du véhicule
- Un contact avec un miroir
- Un renversement par une voiture
- Une chute sur une plaque de glace
- Un renversement dû à un chargement mal effectué des produits sur la remorque
- Rester coincé dans un endroit trop étroit pour le vélo

Aucun de ces incidents n'a nécessité une hospitalisation ou les services d'une ambulance. Seule la chute sur la plaque de glace a retardé les activités à vélo pour cette personne :

Bien il m'est arrivée un accident une fois, je pense que ça va faire 4 ans, ou vraiment j'ai eu une plaque de glace que je ne voyais pas, puis je suis tombée, puis le genou a fait mal, mal mal, c'était effrayant, mal au cœur pendant une heure tellement ça faisait mal, mais je suis allée tout de suite en physiothérapie puis ça a repris facilement, une semaine après

je pouvais refaire du vélo. Mais c'est une douleur qui est restée, un ligament du genou, pendant trois ans.

De façon générale, les accidents n'ont pas causé de blessures importantes, tel que présenté dans les différentes citations suivantes :

Fait que l'été dernier, oui j'ai une roue qui s'est détachée de mon vélo quand je conduisais, vraiment, puis j'étais pleine au maximum là, en fait j'ai un rayon qui a sauté, rouillé, puis ça fait que tous les rayons ont sautés, je suis tombée dans la piste cyclable, à l'heure de pointe (rire), mais je ne me suis pas du tout fait mal, parce qu'il a renversé sur le dos, non il a renversé sur le côté, mais le vélo est vraiment bien confortable, je ne pouvais pas me blesser.

Sur la route, non, bien j'ai une employée qui est rentrée dans un mur, mais je ne sais pas comment qu'elle a fait, elle n'a juste pas tourné son guidon, puis elle est rentrée dans un mur, fait que, c'est pas, ça a pas mis personne d'autre qu'elle en danger puis elle s'en est bien sortie, on a ramené le triporteur puis on l'a réparé.

L'on peut regrouper ces accidents en différentes catégories. Cinq de ceux-ci correspondent à un contact avec une voiture, ce qui représente la moitié des accidents répertoriés. Trois accidents sont attribuables à une erreur de la part de la travailleuse ou du travailleur. Un accident est attribuable à un bris mécanique et un aux conditions météorologiques difficiles. Il semblerait ainsi que les contacts avec d'autres usagères et usagers de la route, en l'occurrence les voitures, représentent les dangers les plus importants.

3.5.2.2 Fréquence des accidents

Généralement, la fréquence de ces accidents est relativement faible. Les cyclistes qui ont vécu des accidents affirment cependant que ce risque est réel, et fait pratiquement partie du métier. Les deux citations qui suivent exposent le fait que ces accidents sont presque inévitables, certes peu dangereux, mais la plupart des travailleuses et travailleurs ont vécu une situation de la sorte :

J'ai pas été témoin là, visuellement, on me l'a raconté, comme des vélos qui renversent par en arrière parce qu'on a mal stocké notre, tu sais faut qu'on mette du poids lourd en avant, si je pèse mettons 120 livres mais que le stock c'est à peu près 300 livres, bien si

je me lève de mon vélo, ça se peut que ça débalance, dans une côte là, fait qu'il faut que je sois sûr de rester bien *groundée* sur mon vélo, fait qu'on a tous eu une expérience comme ça, chaque travailleur [nom de l'entreprise] a eu une expérience de même, comique un peu là, mais c'est rien de très grave.

Mais oui ça arrive par exemple un *hitch* de remorque à la longue ça peut casser, c'est un risque, des fois, la roue arrière, les rayons, ils deviennent usés, ça arrive que ça casse, ça peut causer un accident c'est sûr. Mais en général il n'y a rien de grave, mais ça arrive des accidents.

Un participant en particulier a par ailleurs précisé que ces « accrochages » arrivent si fréquemment qu'il ne s'arrête plus suite à un incident, afin d'éviter toute confrontation :

S'ils font une faute, et que tu fais une *scratch* sur leur voiture, ils vont te détester, jamais ils auront un sentiment de culpabilité, même si c'est leur faute, parce que t'es un vélo, selon eux les vélos ça doit rouler sur le trottoir, ou ça doit rouler à droite, les gens du moment qu'ils ne considèrent pas que tu as ta place sur la route, ils ne vont pas te respecter, donc quand j'ai un accrochage, je m'en vais, je continue de rouler, puis je vais parfois prendre un sens unique à l'inverse pour être sûr qu'il n'y a pas un malade qui veut me suivre.

3.5.2.3 Absence d'accident

Malgré les quelques extraits d'entrevues présentés précédemment qui démontrent une fréquence élevée d'accidents, la majorité des travailleuses et travailleurs à vélo a mentionné ne pas avoir eu d'accident dans le cadre de leurs métiers. Ces cyclistes conduisent tant un vélo traditionnel qu'un vélo d'une dimension plus imposante. Ce groupe est par ailleurs composé de la presque totalité des employées et employés de l'échantillon, ainsi que des travailleurs autonomes. Par ailleurs, certaines de ces personnes se considèrent chanceuses de ne jamais avoir eu d'accident.

Plusieurs participantes et participants ont mentionné ne jamais avoir eu d'accident dans le cadre de leurs fonctions, ayant toutefois eu des accidents en dehors de leur travail : « Pas dans le cadre de mes fonctions, à l'extérieur oui, mais pas depuis que je fais ça, hum ouais, c'est un peu le principe aussi, tu sais si je fais ça professionnellement, faut absolument pas que ça arrive. »

D'autres justifient cette absence d'accident par la taille de leur véhicule, tel que mentionné dans la section des quasi-accidents, et présenté dans la citation qui suit :

Non je n'ai pas eu d'accidents, ni de presque accidents, comme je disais, je pense vraiment que c'est à cause de la vitesse, tu sais quand je me promène à vélo régulier, ça m'arrive plus souvent, vraiment plus souvent, soit que c'est un piéton qui est passé sur la rouge, ou heee, ou les voitures qui tournent puis ne regardent pas son angle mort, mais mon tricycle, c'est tellement gros que je suis voyante, puis he c'est ça il ne m'est jamais rien arrivée.

3.5.2.4 Type de véhicule

La presque totalité des contacts avec une voiture est survenue avec des cyclistes munies d'un vélo « traditionnel ». Les bris mécaniques, les renversements dus à un mauvais chargement et les problèmes de passages trop exigus, eux, ont été plutôt mentionnés par des individus qui pilotent un véhicule plus imposant. Il semblerait ainsi que les accidents qui impliquent d'autres usagères et usagers de la route sont davantage vécus par les cyclistes qui pilotent un vélo traditionnel. Il est également à noter que trois individus ont eu des accidents dans un cadre non professionnel, ces derniers pilotent tous un vélo traditionnel tant durant les heures de travail que hors travail.

3.5.2.5 Accidents répertoriés par les employeurs

Le trois quarts des employeuses ou employeurs affirment avoir été confrontés à des situations où leurs employés ont eu un accident dans le cadre de leurs fonctions. L'un de ces accidents a été vécu par un employeur, qui pilotait également un vélo au début des activités de l'entreprise: « Oh I was, I had an accident, I was fixing, I, yeah so, we have bungee cords, to keep things into place, and it was super late at night and I was carrying something way too long, and it hit the front of a car. »

Les deux autres employeurs ont mentionné que ces incidents sont malheureusement arrivés à quelques reprises, ces derniers ont eu recours à la CSST pour offrir une indemnisation aux employées et employés :

C'est arrivé comme trois fois je pense au moins qu'à ma connaissance, qu'il y a des travailleurs qui sont tombés, à cause de l'impact, dont au moins une fois que je me rappelle qu'il y a eu un poignet brisé, je l'ai mis sur la CSST, donc ça c'est un problème, ouais.

Alors ça nous est arrivé à plusieurs reprises, bien à ce moment-là nous on fait une déclaration à la CSST et puis bien le coursier dépendamment de comment il a été amoché, soit on lui donne un, soit il revient au travail, soit il bénéficie d'un arrêt et à ce moment-là on peut le mettre en travail allégé, c'est-à-dire il répond au téléphone ou faire de la répartition, mais ça c'est jamais arrivé.

Ainsi, grâce aux cotisations de la CSST, les travailleuses et travailleurs employés par des petites entreprises sont généralement assurés d'avoir un salaire en cas d'accident, tout du moins dans notre échantillon. Un employeur a indiqué ne jamais avoir eu d'employées ou d'employés impliqués dans un accident. Ce dernier explique entre autres cette absence d'accident par la taille imposante et la faible vitesse de circulation du véhicule, ce qui rend les accidents presque impossibles.

De plus, si les situations d'accidents sont présentes dans les entreprises qui emploient des travailleuses et travailleurs à vélo, les employeuses et employeurs s'assurent cependant de maximiser la sécurité de leurs employées et employés et d'offrir une assurance en cas d'arrêt de travail.

CHAPITRE 4 : DISCUSSION

4.1 L'organisation du travail des nouveaux métiers à vélo

L'exercice de recensement des services à vélo démontre que la presque totalité de ces activités se retrouve à Montréal, plus précisément dans les quartiers centraux de l'île. La carte des secteurs d'activités des individus entretenus expose ce même constat, avec une concentration dans les quartiers en périphérie du centre-ville. La densité de population dans ces secteurs explique entre autres la présence de ces services, grâce à une clientèle potentiellement beaucoup plus nombreuse qu'en banlieue ou en région rurale.

Dans l'ensemble des activités répertoriées au tableau 3.1, le quart d'entre elles ne sont plus actives au moment du dépôt du mémoire. Cette statistique appuie le propos de plusieurs participantes et participants en ce qui concerne la problématique de la sécurité d'emploi. La plupart de ces métiers à vélo dont les services ont cessés ont été actifs pour une durée maximale de trois ans, la rentabilité semble être difficile à atteindre à court terme. Par ailleurs, le tiers de ces services est soutenu par une seule personne. Le risque financier est donc beaucoup plus difficile à assumer pour un individu seul que pour plusieurs partenaires. Il est ainsi difficile de statuer sur l'évolution de ces métiers à travers le temps, par l'aspect éphémère de ces emplois et de l'émergence récente de ces nouveaux services à vélo.

La motivation principale à utiliser le vélo dans un cadre professionnel est le développement durable, notamment au niveau du respect de l'environnement, et ce tant pour les employeuses et employeurs que les employées et employés, travailleuses et travailleurs autonome et travailleur au noir. La passion pour le vélo a par ailleurs été mentionnée par de nombreux cyclistes. Il semblerait donc que les travailleuses et travailleurs à vélo sont prêts à prendre des risques, au niveau de la sécurité sur la route, comme des risques financiers, quitte à s'exposer à une situation financière précaire. Malgré ces risques ces emplois permettent d'allier passion et principes moraux (notamment le développement durable) à leur vie professionnelle.

Une culture des travailleuses et travailleurs à vélo se retrouve également chez cette population. Bien que ces derniers reconnaissent l'existence de la culture des messagères et messagers à vélo, ils ne s'y rattachent pas réellement. Pour ces derniers, le type de vélo et le type de service définissent davantage cette culture commune, propre aux nouveaux métiers à vélo. Un désir de

regroupement s'est fait ressentir lors des entrevues, aucune association n'est toutefois existante à ce moment. Ceci peut s'expliquer une fois de plus par la nouveauté de ces activités dans le cadre urbain. Cette culture commune semble également être moins forte que la culture des messagères et messagers à vélo décrite dans le chapitre 1, les regroupements étant pratiquement inexistant à ce jour.

L'organisation du travail est également tributaire du type de service offert à vélo. Trois types de services englobent la majorité des métiers à vélo au Québec, la livraison de nourriture, l'offre de services divers à de multiples endroits dans la ville et l'offre de service à une localisation fixe qui varie selon la journée de travail. Les cyclistes qui se déplacent à un point fixe effectuent des distances quotidiennes plus courtes à vélo, principalement puisque ces derniers pilotent des vélos d'une taille imposante, ce qui engendre des déplacements plus difficiles. Les risques associés au partage de la route avec les véhicules motorisés sont par le fait même diminués, la taille de leur véhicule offre une visibilité accrue et leur exposition sur la route est moindre. C'est par ailleurs le sous-groupe de nouveaux métiers à vélo qui a démontré le plus grand désir de rassemblement et d'organisation sous quelque forme. Autrement, les travailleuses et travailleurs qui offrent des services à de multiples endroits et la livraison de nourriture sont ceux qui effectuent le plus grand nombre de kilomètres par jours, et se retrouvent de fait davantage exposés aux divers risques. Plusieurs d'entre eux pilotent un vélo "traditionnel", ce qui représente le type de vélo dont la fréquence d'accident avec un véhicule motorisé semble la plus élevée.

Les cyclistes qui sont employés ont, d'ordre général, une bonne relation avec leurs employeuses ou employeurs. Plusieurs cyclistes ont mentionné avoir des relations conviviales et très peu hiérarchisées avec leur supérieur, l'autonomie étant fréquemment exigée de la part des patronnes et patrons envers leurs employées et employés. Plusieurs ont également mentionné être encouragés à avoir des pratiques sécuritaires sur la route, telles que prendre des détours pour éviter des rues plus dangereuses, au détriment de la productivité. Il est important d'analyser le cas des travailleuses et travailleurs pour les grandes entreprises de livraison de nourriture telle Foodora et d'établir des distinctions avec les autres employées et employés de l'échantillon. À proprement dit, les livreuses et livreurs Foodora ont le statut de travailleuse ou travailleur autonome. Cependant, ces derniers travaillent fréquemment pour cette unique entreprise, et une fois l'embauche effectuée, les cyclistes ne revoient jamais directement l'employeur. Ce statut est très similaire à celui des messagères et messagers à vélo, étant couramment des travailleuses et travailleurs autonomes qui effectuent des contrats pour une seule entreprise. Les cyclistes

Foodora rencontrés affirment avoir une relation purement virtuelle avec la partie patronale, ce qui se détache du discours des autres employées et employés sondés.

Les employées et employés ont ainsi signalé ne ressentir aucune pression de la part patronale en ce qui concerne la prise de risques sur les routes. Ces derniers ont précisé que les employeuses et employeurs préfèrent la sécurité des cyclistes à la productivité de l'offre des différents services. La plupart des employeuses et employeurs semblent veiller à ce que leurs cyclistes aient des pratiques sécuritaires, et s'assurent de minimiser les risques sur la route en offrant des formations, des guides écrits de bonne pratique, une mise au point fréquente des vélos, le choix d'itinéraire sécuritaire, etc. Ce n'est cependant pas toujours le cas. Encore une fois, ce constat ne s'applique certes pas aux livreuses et livreurs de nourriture pour l'entreprise Foodora. Ces derniers n'ont pas mentionné ressentir de façon explicite une pression patronale à prendre des risques sur la route. Il n'a toutefois été question à aucun moment lors de l'embauche de bonnes ou mauvaises pratiques sur la route. Les travailleuses et travailleurs sont réellement livrés à eux-mêmes. Par ailleurs, ces derniers ont mentionné que cette pression peut être indirecte, en raison de délais de livraison courts par exemple. De façon générale, les risques engendrés par une pression patronale ont été très peu mentionnés par l'ensemble des employées et employés de l'échantillon.

Les attentes, tant des employées et employés envers les employeuses et employeurs que l'inverse, sont très élémentaires. Les employées et employés veulent être payés, avoir des heures de travail garanties, tandis que les employeuses et employeurs exigent que leurs cyclistes soient au travail à l'heure prévue et effectuent un service de qualité. Certains ont évoqué une bonne condition physique comme condition nécessaire à l'exécution des différentes tâches, et plusieurs d'entre eux ont mentionné l'autonomie comme étant un critère important lors de l'embauche des travailleuses et travailleurs.

Lors des entretiens, la partie patronale a souligné plusieurs avantages à employer des cyclistes. Ces derniers considèrent que la motivation des cyclistes et la qualité du travail sont supérieures aux autres travailleuses et travailleurs. Selon eux, le fait de travailler à l'extérieur et d'avoir une liberté dans l'exécution des différentes tâches augmente la motivation de ces derniers. Certains employeurs ont également souligné la facilité des déplacements dans un cadre urbain comme un grand avantage à employer des cyclistes plutôt qu'un véhicule motorisé, notamment au niveau du stationnement.

Les désavantages relevés à employer des cyclistes ne découlent pas des travailleuses et travailleurs eux-mêmes, mais plutôt de différents facteurs externes. La partie patronale a mentionné les conditions météorologiques difficiles, le partage de la route parfois problématique avec les autres usagères et usagers, et les potentiels bris mécaniques, comme inconvéniens de l'utilisation d'un vélo plutôt qu'un mode de transport motorisé. Il est cependant important de souligner que les bris mécaniques ne semblent pas constituer une grande préoccupation pour les employées et employés, notamment puisque les patronnes et patrons tendent à avoir une approche proactive en ce qui concerne la réparation de pièces potentiellement défectueuses.

4.2 La rémunération et la sécurité d'emploi

La rémunération se doit d'être analysée en fonction du type de travailleuse et travailleur. Pour les cyclistes salariés, la rémunération est considérée comme faible, mais suffisante pour l'instant. La majorité de ces individus a cependant mentionné que ce travail est temporaire, et que les revenus permettent une certaine qualité de vie mais sans projection à long terme en ce qui concerne leur emploi à vélo. D'autre part, la plupart des travailleuses et travailleurs autonomes ne se donne pas de salaire, et rembourse uniquement les dépenses, puisque les revenus sont fréquemment insuffisants. Plusieurs travailleuses et travailleurs autonomes ont ainsi besoin d'un second travail pour subvenir à leurs besoins, puisque les revenus couvrent principalement le coût de l'équipement et la production des différents services et biens. Cette situation financière précaire s'explique par le fait que ces entreprises sont, pour la plupart, en démarrage, et que la rentabilité des projets est un défi durant les premières années d'activité.

Pour les travailleuses et travailleurs autonomes de Foodora, le salaire ne semble pas être problématique. Leur statut de travailleuse et travailleur autonome peut cependant créer des situations financières difficiles. D'une part, l'entretien des vélos et les potentiels bris mécaniques sont l'unique responsabilité des travailleuses et travailleurs. D'autre part, puisque ces derniers ne cotisent pas pour un régime d'assurance comme la CSST, aucun revenu n'est garanti en cas d'accident. Le salaire semble ainsi être raisonnable dans des circonstances idéales, mais la situation financière de ces derniers peut basculer rapidement en cas de problème.

L'ensemble des employées et employeurs sondé offre un salaire avec un taux horaire aux cyclistes. Ces derniers considèrent que ce type de rémunération est plus profitable pour les employées et employés, ce qui permet d'éviter de prendre des risques et de se déplacer

rapidement et de façon dangereuse dans la ville. Seuls les cyclistes Foodora sont payés entre autres à la livraison et/ou au nombre de kilomètres effectués. Leurs revenus dépendent de leur productivité, ce type de rémunération rappelle une fois de plus le métier de messagère et messenger à vélo.

D'ordre général, un consensus est établi en ce qui concerne une sécurité d'emploi très précaire, et ce pour l'ensemble des types de travailleuses et travailleurs. Pour certaines employées et employés, l'instabilité de la situation financière des entreprises peut se traduire par un congédiement à tout moment, causé par une cessation d'activité. Pour les travailleuses et travailleurs autonomes, tel que mentionné précédemment, les revenus insuffisants durant les premières années d'activité peuvent potentiellement mettre un terme aux activités des entreprises. Les cyclistes Foodora, quant à eux, n'ont aucune communication et retour sur leur performance avec la partie patronale. Ces derniers sont donc en quelque sorte laissés à eux-mêmes, ne sachant pas si leur travail est apprécié ou non, et peuvent se faire remercié à tout moment. Cependant, plusieurs individus acceptent et même apprécient cette précarité d'emploi pour les autres avantages qu'elle assure. Pour ces derniers, cette situation permet une certaine flexibilité dans leurs horaires, et puisqu'un grand nombre de ces individus ne projettent pas d'effectuer ce travail à moyen et long terme, un congédiement ou la fin des activités d'une entreprise ne semble aucunement être problématique.

Le tiers des participantes et participants sondés n'ont en effet pas réellement d'ambition à moyen ou long terme en ce qui concerne leur métier à vélo. Ces derniers aiment leur travail, apprécient les avantages et acceptent les aspects plus difficiles du métier, mais ne considèrent aucune évolution possible, aucun développement professionnel grâce à leur métier à vélo. L'aspect salarial et le manque d'opportunité d'avancement représentent les principaux freins aux ambitions en ce qui concerne ces métiers.

Cet aspect salarial du travail représente l'une des seules améliorations possibles soulignées par les travailleuses et travailleurs à vélo. Lors des entretiens, ces derniers ont eu de la difficulté à cibler des améliorations potentielles dans leur métier, le seul élément fréquemment mentionné est l'aspect salarial. Pour les cyclistes employés, plusieurs d'entre eux ont déclaré souhaiter un salaire horaire plus élevé. Pour les travailleuses et travailleurs autonomes, des revenus plus élevés sont également désirés. L'obtention de subventions pour les projets en démarrage a également été mentionnée à plusieurs reprises comme étant désirable. Ces subventions permettraient aux entrepreneuses et entrepreneurs de travailler à temps plein avec leur métier à

vélo et d'optimiser le développement de ce dernier. Autrement, les cyclistes n'ont souligné que très peu d'améliorations possibles à leur travail. Ce constat peut s'expliquer une fois de plus par le fait que l'existence de ces nouveaux métiers est récente.

L'autre deux tiers des individus a l'intention de continuer leur métier à vélo. La plupart d'entre eux sont des travailleuses et travailleurs autonomes, plus précisément des entrepreneuses et entrepreneurs. Ces derniers ont l'ambition de développer leur entreprise, et ce sous plusieurs formes. De nombreux cyclistes ont souligné la possibilité d'avoir pignon sur rue. D'autres ont mentionné le désir d'établir des partenariats et d'élargir leurs activités. Différentes stratégies ont également été discutées, telles que la distribution des produits offerts à des lieux fixes et dans différents commerces partenaires. Les développements ne semblent pas mettre en avant plan les activités à vélo, mais plutôt d'allier ces services avec une autre stratégie de vente plus traditionnelle. La rentabilité de ces projets est difficilement envisageable avec l'unique vente ou offre de service à vélo.

4.3 Les risques associés aux nouveaux métiers sur la route

Les risques des métiers à vélo qui semblent être les plus problématiques sont le partage de la route avec les autres usagères et usagers et les conditions routières difficiles. Parmi les autres usagères et usagers de la route, les voitures représentent le principal problème. Lorsque l'on regroupe les taxis et les autobus, les véhicules motorisés représentent le principal risque souligné par les individus. Tel que mentionné précédemment, les cyclistes munies d'un vélo traditionnel sont les plus exposés à ces risques de partage de la route avec les véhicules motorisés. Les quasi-accidents répertoriés par les participantes et participants sont principalement avec des véhicules motorisés. De surcroît, la moitié des accidents répertoriés lors des entretiens sont avec des voitures. Cette insécurité face au partage de la route avec les autres usagères et usagers se ressent dans l'interprétation des cartes mentales. Les routes les plus fréquemment évitées sont les grandes artères avec un trafic routier important, en faveur des rues locales et les pistes cyclables.

Les cyclistes dotés d'un vélo-remorque ou un triporteur sont davantage exposés à un risque de partage de la route avec les piétonnes et piétons, ainsi que les autres cyclistes. De par leur dimension plus imposante, les cyclistes sont, d'une part plus visible, et deuxièmement moins rapides sur les routes. Ainsi, leur comportement est davantage prévisible, le partage de la route

avec les véhicules motorisés ne semble pas être critique. C'est plutôt avec le comportement, justement parfois imprévisible, des autres cyclistes et piétonnes et piétons, que surviennent les problèmes pour ces types de vélo.

Malgré le fait que de nombreux individus ont mentionné la présence de risques attribuables au partage de la route avec les autres usagères et usagers, plusieurs d'entre eux ont précisé que cette problématique est existante, mais très peu fréquente. Ces derniers n'éprouvent pas un sentiment d'insécurité lors de l'exécution de leur travail, mais sont conscients des potentiels problèmes qui découlent du partage de la route. Les quasi-accidents et accidents font selon eux partie du métier, mais ne sont pas un réel problème. Ce sont principalement les participantes et participants qui pilotent un vélo-remorque et un triporteur qui ont mentionné ne pas ressentir de réel risque. Par ailleurs, certains d'entre eux ont précisé ressentir un risque plus important lorsqu'ils conduisent leurs vélos traditionnels, dans un contexte hors professionnel.

Les conditions routières représentent la seconde catégorie de risques problématiques pour les cyclistes. Le principal problème consiste en la présence de nids-de-poule dans les rues. Cette situation est particulièrement critique pour les livreuses et livreurs de plats cuisinés, puisque ces produits se doivent d'être dans un état présentables pour les clientes et clients. Plusieurs employeuses et employeurs ont mentionné prendre en considération l'état des routes lors de l'élaboration des itinéraires, et encouragent les cyclistes à privilégier des parcours qu'ils jugent sécuritaires, sans nids-de-poule et avec un débit routier assez faible. Il est intéressant de mentionner que le climat parfois difficile dans la province ne semble pas présenter de risques pour les cyclistes. Plusieurs d'entre eux cessent tout simplement leurs activités durant l'hiver, puisque leurs vélos, principalement les triporteurs et vélos-remorque, ne se prêtent pas à des conditions hivernales. Les autres participantes et participants qui travaillent en hiver ne semblent pas être dérangés par le temps froid et la neige, plusieurs d'entre eux apprécient même cette période de l'année.

CONCLUSION

Ce mémoire s'articulait autour de la question suivante : à partir de l'analyse de l'organisation du travail, des motivations et des risques associés à cette pratique, il s'agit d'examiner la question suivante : quels sont les enjeux sécuritaires du travail, du point de vue des cyclistes, et comment y répondre?

Quatre objectifs découlent de cette question, le premier étant de documenter la variété de ces activités en ville. Ces activités professionnelles à vélo sont regroupées en trois catégories, soit la livraison de nourriture sur appel, les déplacements vers un point de vente fixe, et les déplacements vers de multiples endroits dans une même journée. Cette première catégorie regroupe la majeure partie des emplois qui caractérisent la croissance de ces activités en ville. Des compagnies multinationales, telles Foodora et UberEATS, emploient plusieurs cyclistes dans de multiples villes à l'échelle internationale, pour livrer de la nourriture à vélo. Ces cyclistes sont des travailleuses et travailleurs autonomes, dépourvus d'assurances collectives en cas d'accident et sont davantage soumis à des pressions indirectes quant à la prise de risque pour effectuer les livraisons le plus rapidement possible. La deuxième catégorie de travailleuses et travailleurs correspond à des individus qui se déplacent à un point fixe et la troisième représente les cyclistes qui se déplacent à de multiples endroits dans une même journée. Ces deux catégories regroupent de multiples travailleuses et travailleurs autonomes, de même que quelques employeuses et employeurs, employées et employés. Contrairement à la première catégorie de cyclistes, ces individus sont davantage des entrepreneuses et entrepreneurs, tout en étant fréquemment des travailleuses et travailleurs autonomes.

Le second objectif de la recherche était d'étudier l'organisation du travail à vélo. De façon générale, les cyclistes employés ont une bonne relation avec la partie patronale. La potentielle pression des employeuses et employeurs ne semble pas être ressentie par les employées et employés. Au contraire, plusieurs de ces cyclistes mentionnent avoir une très bonne relation avec la partie patronale, tant égalitaire que respectueuse, et sont par ailleurs encouragés à adopter des pratiques sécuritaires sur les routes. La situation est différente pour les livreuses et livreurs de nourriture pour des compagnies telles Foodora et UberEATS. Ces travailleuses et travailleurs autonomes effectuent de la livraison pour une seule compagnie, n'ont pas d'avantages sociaux, d'encadrement, et de communication avec les dirigeantes et dirigeants de l'entreprise. Bien qu'ils ne soient pas directement incités à avoir des pratiques dangereuses sur les routes, les délais de

livraison courts et le manque de transparence dans l'état de leurs performances représentent une certaine forme de pression menant à parfois enfreindre le Code de la route, au profit de la productivité, et de la rentabilité économique. Par ailleurs, la situation financière de ces cyclistes est assez critique. Les différents taux horaires des employées et employés sont bas, mais tout de même suffisants. Pour les travailleuses et travailleurs autonomes, plusieurs d'entre eux se doivent d'avoir un second emploi, puisque bien souvent leur travail à vélo couvre uniquement les dépenses y étant rattachées. Plusieurs de ces projets sont en démarrage et assumés par une seule personne, ce qui explique la proportion considérable d'individus qui ont cessé leur activité au cours des cinq dernières années. La sécurité d'emploi est donc également affectée, tant pour les employées et employés que les travailleuses et travailleurs autonomes. Puisque la rentabilité de ces métiers est aléatoire, les activités peuvent cesser de façon soudaine.

Le troisième objectif était de comprendre les motivations à l'utilisation du vélo dans le cadre professionnel, et d'identifier la relation entre ces motivations et le rapport à la ville de ces travailleurs. Plusieurs cyclistes ont pour objectif de s'épanouir professionnellement, tout en minimisant leur empreinte écologique dans leurs activités. Ces entrepreneuses et entrepreneurs sociaux tentent d'offrir un service ou un produit à vélo, tout en respectant l'environnement, le contexte social et le développement local. D'autres effectuent ce travail principalement pour assouvir leur passion envers ce sport et ce mode de transport, leurs ambitions professionnelles à moyen et long terme n'incluent cependant pas un métier à vélo. La culture des travailleuses et travailleurs cyclistes, souvent associés aux messagères et messagers à vélo, prend une forme différente dans le contexte de ces nouveaux métiers. Cette culture des nouveaux métiers à vélo est, moins partagée par l'ensemble des cyclistes, et davantage associée au type de vélo piloté et au type de service offert par les cyclistes.

Finalement, le dernier objectif de la recherche était de recenser les risques associés à l'usage du vélo dans le cadre d'un travail rémunéré. Ces risques correspondent principalement au partage de la route avec les autres usagères et usagers, en l'occurrence les véhicules motorisés, ainsi qu'aux conditions routières critiques. Plusieurs des accidents répertoriés lors des entretiens incluent un contact avec une voiture, et les quasi-accidents vécus par les cyclistes impliquent une interaction avec un véhicule motorisé. Ceci dit, les travailleuses et travailleurs considèrent que ces risques font partie du travail. Malgré l'existence de ces situations problématiques, celles-ci sont, somme toute assez rares puisque le sentiment d'insécurité lors de l'exercice de leur travail ne semble pas être réellement présent.

La présente recherche apporte plusieurs réflexions sur cette industrie des nouveaux métiers à vélo. Aucune étude ne traite actuellement de la croissance et de la variété de ces emplois en milieu urbain, et plus précisément à Montréal. Il est important de documenter et d'effectuer un suivi de ces nouveaux métiers, afin de penser leur inscription dans la ville de manière plus sécuritaire. À cette fin, et à partir des conclusions de cette étude, il semble que certaines mesures pourraient être adoptées. Par exemple des programmes au niveau municipal pourraient être offerts, telle la possibilité de faire des déclarations d'accidents en vélo pour la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), en tant que travailleuses ou travailleurs cyclistes. Ce type de programme pourrait permettre de recenser d'une manière plus juste les accidents subis par cette population dans le cadre de leur travail.

La sécurité est en effet un enjeu essentiel pour ce type de travailleurs, particulièrement vulnérables de par leur statut et leur mode de transport. Deux principaux problèmes ont alors été identifiés : le partage de la route avec les autres usagères et usagers, ainsi que l'insécurité financière engendrée par ces métiers. En ce qui concerne le partage de la route, il est primordial d'établir des programmes de sensibilisation, et ce pour l'ensemble des usagères et usagers de la route. Il est important d'exposer la vulnérabilité que vivent ces cyclistes en ce qui concerne la sécurité routière et d'informer les gens de la croissance de ces activités et de leur présence sur les routes. Au niveau de l'insécurité financière, il serait grandement profitable aux entrepreneuses et entrepreneurs d'instaurer des programmes de support au démarrage de telles entreprises, puisque ces entreprises offrent fréquemment des services écologiques et encouragent le développement local. Il serait également intéressant d'étudier la possibilité de syndicalisation des travailleuses et travailleurs à vélo. Puisque plusieurs de ces cyclistes professionnels sont des travailleuses et travailleurs autonomes, un syndicat veillant aux bonnes conditions de travail représente une solution potentielle à l'insécurité financière que vivent ces derniers.

Cette recherche présente quelques limites. En ce qui concerne la méthode, la taille de l'échantillon pose certaines limites afin de dresser un portrait parfaitement juste de cette industrie. Cette limite est d'autant plus importante pour les cyclistes qui travaillent pour des multinationales telles Foodora et UberEATS, puisque ces derniers sont très peu représentés dans l'échantillon comparativement à leur nombre dans les villes. La taille de l'échantillon affecte également les résultats, une fois de plus pour le secteur de la livraison de nourriture sur appel. Il est difficile de répondre à l'ensemble des quatre objectifs pour ces cyclistes, puisque les informations récoltées

sont trop peu nombreuses pour réellement statuer sur certains thèmes, notamment pour les motivations et la relation qu'ont ces cyclistes avec la partie patronale.

Il va de soi que de futures recherches devraient porter sur ce secteur de la livraison de nourriture sur appel. Ces entreprises emploient un nombre grandissant de cyclistes pour effectuer les livraisons. Les individus, sous-représentés dans l'échantillon de la présente recherche, ont une organisation du travail bien différente des autres travailleuses et travailleurs autonomes entretenus, et se rapproche davantage du service de messagères et messagers à vélo. Présents dans de nombreuses grandes villes, à une échelle internationale, ces cyclistes ont des conditions de travail difficiles, telles qu'un faible salaire, des risques encourus par un système de paye à la pièce, et de l'absence de sécurité d'emploi. Des recherches supplémentaires se doivent donc d'être effectuées, afin d'approfondir la connaissance de l'organisation du travail des services de livraison de nourriture, ce phénomène étant en pleine croissance et bien distinct des autres métiers à vélo.

BIBLIOGRAPHIE

- Baverstock, Alex, Will Reeve et Andrew Burgess. 2007. *Understanding Road Safety issues for Courier and Food Delivery Riders, Quantitative Research Report*. London : Synovate.
- Bidart, Claire et Maria Eugenia Longo. « Bifurcations biographiques et évolutions des rapports au travail » *Centre d'Etudes et de Recherches sur l'Emploi et les Qualifications. XIVèmes Journées d'étude sur les données du longitudinales dans l'analyse du marché du travail*, 40-52. Orléans, FR : Relief
- Bishop, Peter. 2015. « Temporary urbanism as a positive force. » *Architectural Design* 85 (3) : 136-141.
- Brennan-Horley, Chris et Chris Gibson. 2006. « Where is creativity in the city? Integrating qualitative and GIS methods. » *Environment and planning A* 41 : 2595-2614. doi : 10.1068/a41406.
- Carfree. 2014. *Vélo-cargo : la livraison à 2 roues*. Consulté le 25 juillet 2017. <http://carfree.fr/index.php/2014/11/19/velo-cargo-la-livraison-a-2-roues/>.
- Casey, Edward S. 1993. *Getting back into place: Toward a renewed understanding of the place-world*. Bloomington : I. U. Press.
- Clifford, Nicholas, Shaun French et Gill Valentine. 2010. *Key Methods in Geography* : SAGE.
- Conway, Alison et Martin Koning. 2014. *Biking For Good's Is Good: An Assessment of CO2 Savings in Paris*. 77477 Marne-la-Vallée, France : MetroFreight Center of Excellence.
- « Déménagement écolo à vélo. » 2013. *Radio-Canada*, 26 mai. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/614111/demenagement-velo>
- Denzin, Norman K et Yvonna S. Lincoln. 2000. *Handbook of qualitative research*. Thousand Oaks, California : Sage publication.
- Dunn, Christine E. 2007. « Participatory GIS-a people's GIS. » *Progress in Human Geography* 31 (5) : 616-637. doi : 10.1177/0309132507081493.
- Fenton, Nancy E et Jamie Baxter. 2016. *Practicing Qualitative Methods in Health Geographies*. New York : Routledge.
- Fincham, Ben. 2006. « Bicycle messengers and the road to freedom. » *Sociological Review*. 54 (s1) : 208-222.
- . 2008. « Balance is Everything: Bicycle messengers, work and leisure. » *Sociology* 42 (4) : 618-634.
- Fortier, Marco. 2017. « UberEATS et Foodora transforment la livraison à vélo, mais pas les conditions de travail. » *Le Devoir*, 20 juin. <https://www.ledevoir.com/societe/501633/surtitre-livreurs-a-velo-par-marco>.
- Françoise, Muriel. 2017. « Pops art : maîtriser l'art du pop. » *La Presse*, 21 août. <http://www.lapresse.ca/vivre/gourmand/201708/21/01-5126230-pops-art-maitriser-lart-du-pop.php>.

- Friedlander, Jeffrey D. 2007. *Local Laws 009 of the City of New York*. T. C. o. N. York.
- Gagnon-Paradis, Iris. 2016. « Fooducoin Écoresponsable. » *La Presse*, 6 octobre. http://plus.lapresse.ca/screens/dccb7609-159e-4d75-810c-e0160175d0fc__7C__0.html
- Gerard, Delphine. 2017. « La livraison à vélo de repas à domicile envahit Toulouse. » *France 3*, 26 octobre. <https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/haute-garonne/toulouse/livraison-velo-repas-domicile-envahit-toulouse-1354457.html>
- Hemingway, Christine. 2005. « Personal values as a catalyst for corporate social entrepreneurship. » *Journal of Business Ethics* 60 : 233-249. doi : 10.1007/s10551-005-0132-5.
- Heyer, H. Jessica, Monica Sethi, Stephen P. Wall, Patricia Ayoung-Chee, Dekeya Slaughter, Sally Jacko M, Charles J. DiMaggio et Spiros G. Frangos. 2015. « Drawing the curtain back on injured commercial bicyclists. » *American Journal of Public Health* 105 (10) : 2131-2136.
- Journal du design. 2016. Café Pista au coeur du quartier Rosemont-La Petite-Patrie, Montréal par les Ateliers Guyon. Consulté le 5 décembre 2017. <http://www.journal-du-design.fr/design/cafe-pista-au-coeur-du-quartier-rosemont-la-petite-patrie-montreal-par-les-ateliers-guyon-79755/>.
- Kidder, Jeffrey L. 2006. « Bike messengers and the really real: Effervescence, reflexivity, and postmodern identity. » *Symbolic Interaction* 29(3) : 349-371.
- . 2009. « Appropriating the city: space, theory, and bike messengers. » *Theory and Society* 38 : 307-328.
- Kudasz, Ference, Mark Liddle, Krzysztof Makowski et Ellen Schmitz-Felten. 2010. *Delivery and despatch riders'safety and health: A European review of good practice guidelines*. Luxembourg : European Agency for Safety and Health at Work.
- Lamoureux, Mélodie. 2015. « LC Coiffeure à vélo domptera votre coiffe où que vous soyez. » *Le Journalde Montréal*, 2 juin. <http://www.journaldemontreal.com/2015/06/02/lc-coiffeure-a-velo-domptera-votre-coiffe-ou-que-vous-soyez>.
- Latham, Alan. 2003. « Urbanity, lifestyle and making sense of the new urban cultural economy: Notes from Auckland, New Zealand. » *Urban Studies* 40 (9) : 1699-1724. doi : 10.1080/0042098032000106564.
- Lenz, Barbara et Ernst Riehle. 2013. « Bikes for urban freight? » *Journal of transportation Research Board* 2379 : 39-45.
- Lévesque, Caroline. 2016. « Coiffure à vélo : un nouveau modèle d'affaires. » *TVA Nouvelles*, 17 janvier. <http://www.tvanouvelles.ca/2016/01/17/coiffure-et-velo-un-nouveau-modele-daffaires>.
- Love, Ryan. 2013. « Aporia of participatory planning: Framing local action in the entrepreneurial city. » *Footprint Delft Architecture Theory Journal* (13) : 7-20.
- Midgley, Peter. 2011. *Bicycle-Sharing Schemes: Enhancing sustainable mobility in urban areas*. New York :United Nations Department of Economic and Social Affairs.

- Moretti, Enrico. 2012. *The New Geography of Jobs*. New York : Houghton Mifflin Harcourt.
- New York Department Of Transportation. 2016. *Commercial Bicycling*. Consulté le 4 août 2016. <http://www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/commercial-cyclists.shtml#bicyclists>.
- Ouimet, Sophie. 2016. « La couturière ambulante. » *La Presse*, 9 juillet. http://plus.lapresse.ca/screens/2606cbd4-2655-4fb7-87c4-907c6bd0c0c7__7C__uj9wo1IFCgRq.html
- Pinchot, Gifford III. 1985. *Intrapreneuring: Why you don't have to leave the corporation to become an entrepreneur*. University of Illinois : Urbana-Champaign's Academy for Entrepreneurial Leadership Historical Research Reference in Entrepreneurship.
- Rescher, Nicholas. 1969. *Introduction to value theory*. New Jersey : Prentice-Hall.
- Roney, J. Matthew. 2008. *Bicycle pedaling into the spotlight*. Connecticut : Earth Policy Institute.
- Saucisseman. 2011. *Une remorque à vélo avec un escabeau et des roues de BMX*. Consulté le 25 juillet 2017. http://saucisseman.free.fr/remorque_escabeau.htm.
- Schaltegger, Stefan et Marcus Wagner. 2011. « Sustainable entrepreneurship and sustainability innovation: Categories and interactions. » *Business Strategy and the Environment* 20: 222-237. doi : 10.1002/bse.682.
- Schliwa, Gabriele, Richard Armitage, Sara Aziz, James Evans et Jasmine Rhoades. 2015. « Sustainable city logistics-Making cargo cycles viable for urban freight transport. » *Research in Transportation Business and Management* 15 : 50-57.
- SPVM (Service de Police de la Ville de Montréal). 2018. *Vélo à pignon fixe*. Consulté le 6 avril 2018. <https://www.spvm.qc.ca/fr/Fiches/Details/Velo-a-pignon-fixe>.
- Toyohara Bicycle Company. 2018. *TTF Bike*. Consulté le 9 juillet 2018. <http://www.toyohara-bike.com/stance/ttf/>
- Transport for London. 2009. *Cycle Freight in London: A scoping study*. Londres : Cycling Walking and Accessibility and Freight Unit.
- Ville de Montréal. 2017. *Portail Données Ouvertes :Infrastructures*. Consulté le 10 juillet 2017. <http://donnees.ville.montreal.qc.ca/dataset/groups/cartographie-de-base>.
- Wray, J. Harry. 2008. *Pedal Power: The Quiet Rise of the Bicycle in American Public Life*. New York :Routledge.
- Yubabikes. 2018. *Yuba*. Consulté le 19 août 2018. <https://yubabikes.com/>
- Zahra, Shaker, Eric Gedajlovic, Donald O. Neubaum et Joel M. Shulman. 2009. « A Typology of social entrepreneurs: Motives, search processes and ethical challenges. » *Journal of Business Venturing* 24 : 519-532. doi : 10.1016/j.jbusvent.2008.04.007.

ANNEXE 1 : GUIDE D'ENTRETIEN DES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS À VÉLO

ENTRETIEN SEMI-DIRIGÉ : TRAVAILLEUR À VÉLO

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?

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

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 (salarié) ou travailleur indépendant (autonome)?

[Si employé]

Parlez-moi de votre relation avec votre employeur?

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]

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?

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 problème de sécurité faites-vous face? Décrivez-moi la cohabitation avec les autres usagers sur la route.

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?

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.

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

ANNEXE 2 : GUIDE D'ENTRETIEN DES EMPLOYEUSES ET EMPLOYEURS

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

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?

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?

Vos employés ont-ils déjà formulé des revendications par rapport à leur condition de travail? Lesquelles? Qu'est-ce qui s'est passé?

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?

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?

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?

Mettez-vous en place des mesures liées à la sécurité sur la route des travailleurs à vélo qui travaillent pour votre entreprise?

Quel genre de mesures additionnelles pourriez-vous mettre en place et quels sont les obstacles?

ANNEXE 3 : TABLEAU DESCRIPTIF DE L'INDUSTRIE DES NOUVEAUX MÉTIERS À VÉLO AU QUÉBEC

Foodora et UberEATS	<p>Services de livraison de nourriture. Une fois les commandes acheminées, les travailleurs vont récupérer les plats aux différents restaurants participants et effectuent les livraisons à vélo. Ce service est offert 12 mois par années. Ces entreprises offrent également des livraisons effectuées en automobiles. Foodora et UberEATS sont des entreprises multinationales et emploient des milliers d'individus. Ces dernières sont en forte croissance et offrent leurs services dans un nombre grandissant de villes à travers le monde. Les deux entreprises sont les plus grands employeurs de travailleuses et travailleurs de nouveaux métiers à vélo à Montréal.</p> <p>Source : https://www.foodora.ca/ https://www.ubereats.com/montreal/</p>
Randonneur Mobile Mechanics	<p>L'équipe, composée d'anciens messagers à vélo, offre un service de réparation et de mise au point de vélo. Suite à une prise de rendez-vous, les travailleurs se déplacent en bicyclette dans les quartiers centraux de la ville pour effectuer les différentes réparations. Un service d'urgence est également offert pour réparer des vélos la journée même. L'entreprise a cessé ses activités à l'été 2017.</p> <p>Source : http://www.fr.randonneurmechanics.com/</p>
Garçon fleur	<p>Fleuriste, privilégiant une approche sauvage du bouquet, en fonction des différentes saisons. L'entreprise a pignon sur rue dans Villeray, permettant de confectionner les bouquets dans un local et de livrer les commandes par vélo-cargo. Garçon fleur a cessé ses activités en 2015.</p> <p>Source : https://www.facebook.com/Garconfleurs/</p>
Déménagement Myette	<p>Service de déménagement résidentiel effectué avec des vélos-remorques. L'équipe effectue des déménagements dans les quartiers centraux de Montréal, la qualité du service étant prioritaire chez Déménagement Myette. Durant la saison hivernale, les déménagements sont effectués par camion.</p> <p>Source : https://www.demenagementmyette.ca/</p>
La panthère verte	<p>Restaurants végétariens et végétaliens situés dans différents quartiers centraux de Montréal. Avec une mission écologique, le restaurant offre un service de livraison des plats à vélo. Étant anciennement effectuées par un employé du restaurant, les livraisons à vélo sont maintenant opérées par Foodora.</p> <p>Source : http://lapanthereverte.com/</p>
Vélo Burrito	<p>Restaurateur végétarien et végétalien livrant des burritos, tacos et nachos à vélo, dans le Mile-End, Rosemont La-Petite-Patrie et le Plateau Mont-Royal. L'entreprise a pour mission d'offrir ses plats à un prix abordable. Vélo Burrito a cessé ses activités en 2015.</p> <p>Source : https://www.facebook.com/pg/veloburrito/about/?ref=page_internal</p>

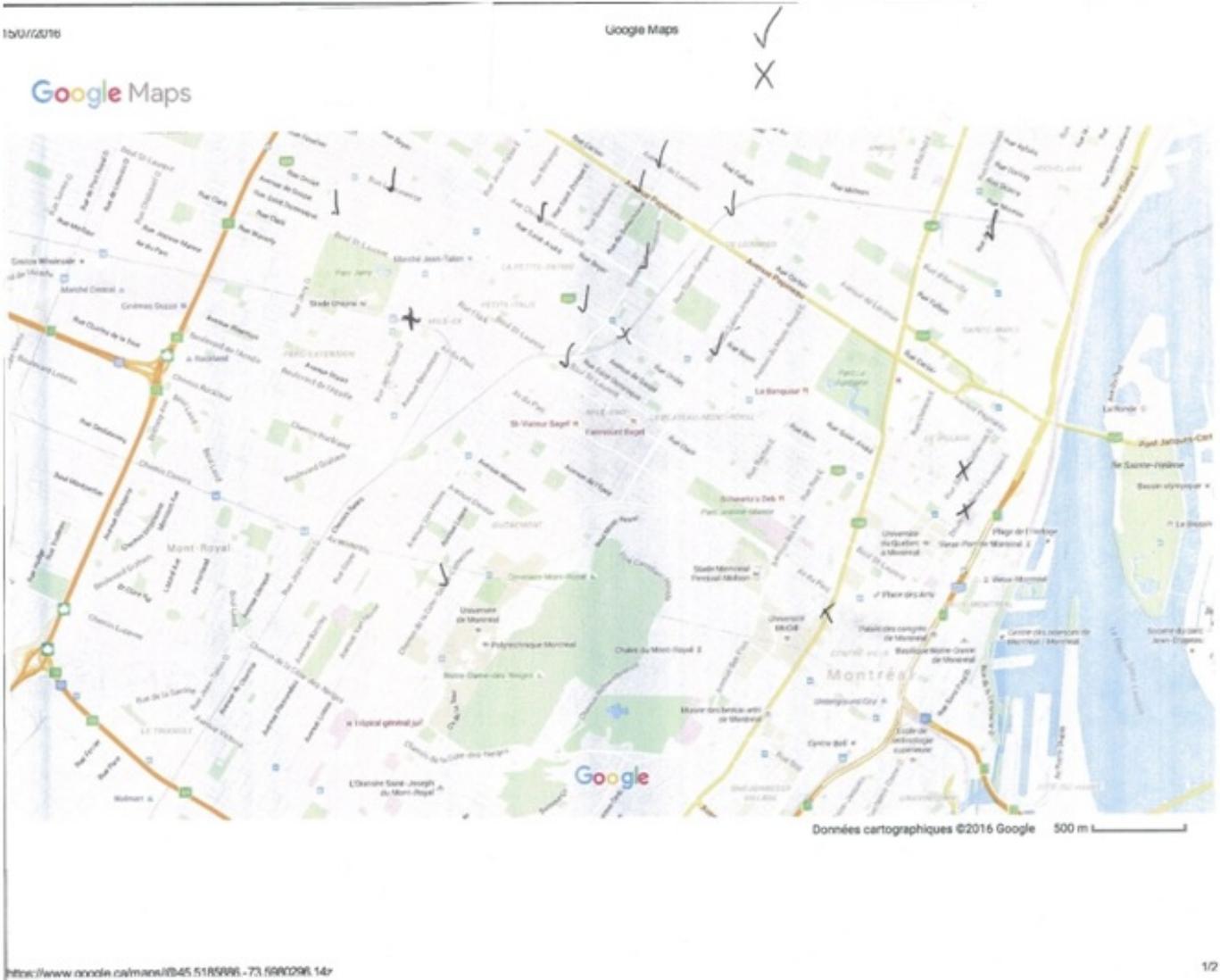
LC Coiffeure à vélo	Service de coiffure effectué par une coiffeuse qui se déplace à vélo avec son matériel. Auparavant, le service était offert aux particuliers, l'entrepreneuse se concentre désormais aux corporatifs et à l'événementiel. Les particuliers peuvent solliciter les services de LC Coiffeure à vélo dans un salon de coiffure situé à Montréal. Source : http://www.coiffeureavelo.com/
Pops Art	Commerce situé dans le quartier Saint-Henri confectionnant des barres glacées saines et du maïs soufflé aromatisé. L'entreprise offre également un service mobile pour différents événements, se déplace et offre ses services grâce à des triporteurs. Ces services ne sont pas offerts durant la saison hivernale. Source : https://www.pops-art.com/
Café Pista	Service de traiteur qui se déplace grâce à un vélo triporteur. Offert durant des événements, le vélo triporteur allie technologie et énergie humaine pour confectionner des cafés, le procédé est autonome de toute énergie externe. Suite au succès de ce projet, Café Pista a maintenant pignon sur rue dans le quartier de Rosemont. Source : https://www.cafepista.com/
CRémy Pâtisserie	Pâtisserie située dans le quartier du Plateau Mont-Royal. Le commerce offre également ses produits grâce à un « food truck », de même qu'un service à vélo pour différents événements, et vend des pâtisseries et des glaces grâce à deux vélos triporteurs. Source : http://cremypatisserie.com/
Fruixi	Service mobile de vente de fruits et légumes locaux. Munis d'un triporteur aménagé pour entreposer et exposer ces produits sous forme d'étalage, les travailleurs se déplacent dans le quartier Centre-Sud afin de promouvoir l'écoalimentation et l'accès abordable aux produits frais. Source : https://www.facebook.com/pg/fruixi/about/?ref=page_internal
La maison Freshmint	Restaurateur montréalais qui offre la livraison de plats sains et gourmets à vélo. Les commandes se font par internet ou différentes applications mobiles, ces dernières sont acheminées à la cuisine et aux différents livreurs à vélo. Source : https://freshmint.com
Plat	Plat est également un service de livraison de nourriture à vélo. Les livreurs vont récupérer les plats aux différents restaurants participants et livrent dans les quartiers Villeray, La Petite-Patrie, Parc-Extension, Plateau Mont-Royal Ouest et Outremont. Les activités de Plat sont suspendues aux fins de restructuration. Source : http://platplatplat.com/
Antidote Comptoir Végan	Restaurant végétarien et végétalien situé dans le quartier Hochelaga. Un service de livraison à vélo était offert aux clients, ces livraisons ne sont plus effectuées depuis l'été 2016 Source : http://www.goantidote.com/bistro

Pépin	<p>Entreprise confectionnant des produits pour le corps, locaux, unisexes, nourrissants et sans produits chimiques. Les clients qui résident dans les quartiers centraux de Montréal reçoivent leurs produits par des livraisons effectuées en vélo. Autrement, les produits sont envoyés par l'intermédiaire de poste Canada.</p> <p>Source : http://www.pepinmontreal.com/</p>
Vélo festif Montréal	<p>Service de parcours thématiques effectués sur un vélo géant pouvant accueillir 18 personnes. Animé par un employé, 7 parcours sont offerts, tel qu'un parcours de bières de microbrasseries, un parcours « brunch », des 5 à 7, etc. Les clients doivent ainsi réserver leurs places sur le vélo et opter pour l'un des parcours de l'entreprise.</p> <p>Source : https://velofestifmtl.com/parcours/</p>
Vétérinaire à vélo	<p>Vétérinaire qui offre un service à domicile, se déplaçant à vélo. L'ensemble de l'équipement nécessaire est entreposé dans une remorque fixée à l'arrière du vélo. La vétérinaire se déplace dans St-Lambert, Longueuil, LeMoynes, Greenfield Park et Brossard.</p> <p>Source : http://www.vetvelo.com/Veterinaire_a_velo____Vet_on_a_Bike.html</p>
Décomposition UberDecay	<p>Service de collecte de compost dans l'arrondissement de Notre-Dame-de-Grâce. Les employés se rendent aux résidences participantes, entreposent les résidus alimentaires dans une remorque, et réacheminent le tout dans un compost collectif. Décomposition UberDecay a cessé ses activités en 2016.</p> <p>Source : https://joannathemontrealer.wordpress.com/2015/05/25/interview-with-woo-mi-yoo-founder-of-decomposition-uber-decay-in-ndg/</p>
Promo Vélo Mtl	<p>Service promotionnel écologique. Les travailleurs se déplacent en vélo dans les quartiers du Vieux-Montréal, du Centre-Ville, le Plateau Mont-Royal et le Mile-End. Une remorque est fixée à l'arrière du vélo avec un espace d'affichage pour les promotions des différents clients. Promo Vélo Mtl a cessé ses activités en 2015.</p> <p>Source : https://www.facebook.com/PROMO-VELO-Mtl-678671468870847/?fref=ts</p>
Fitz and Follwell	<p>Commerce de réparation de vélo, de location et de tour guidé, situé dans le Plateau Mont-Royal. Les tours guidés sont effectués à pied ou à vélo, offrant différents parcours à Montréal. L'entreprise a pour valeurs l'écoresponsabilité de leurs activités et la qualité des services offerts.</p> <p>Source : https://www.fitzandfollwell.co/fr/accueil</p>
Ça roule Montréal	<p>L'entreprise, située dans le Vieux-Montréal, offre de multiples tours guidés à vélo, des randonnées avec des encadreurs dans les îles de Boucherville et sur la piste du canal Chambly, de même que la réparation de vélos et la vente d'accessoires de vélo.</p> <p>Source : http://caroulemontreal.com/</p>

Km Carré	<p>Entreprise écoresponsable offre des « grilled-cheese » 100 % québécois. Les déplacements sont effectués à l'aide d'un tricycle, conçu sur mesure afin de permettre la confection des sandwichs sur place. Durant la saison estivale, l'entreprise est présente dans différents évènements, il est également possible de solliciter leurs services pour des évènements corporatifs, sportifs, etc. L'entreprise n'est pas active durant la saison hivernale.</p> <p>Source : https://www.facebook.com/pg/grilledcheesemobile/about/?ref=page_internal</p>
Julie Legault Travailleuse sociale	<p>Travailleuse sociale desservant l'arrondissement du Sud-Ouest de Montréal. L'intervenante se déplace chez les particuliers grâce à son vélo, et ce, durant la majorité de l'année, remplaçant le vélo par le transport en commun durant la saison hivernale. Peu de travailleurs sociaux offrent des services à domicile en vélo, privilégiant fréquemment la voiture et le transport en commun.</p>
Passe-temps favoris	<p>Atelier de couture vélo mobile dont une machine à coudre est fixée sur une remorque de vélo, permettant d'effectuer des altérations peu importe ou. L'entreprise prône une philosophie de consommation modeste, de par la récupération des matériaux et une utilisation durable des vêtements et textiles.</p> <p>Source : https://www.passetempsfavoris.com/</p>
Le café à roulettes	<p>Entreprise munie d'un triporteur accueillant une machine pour confectionner différents cafés. Les serviettes et sacs offerts sont réutilisables, représentant l'approche écoresponsable présentée par l'entreprise. Les activités de café à roulettes ont cessé en 2017.</p> <p>Source : https://www.facebook.com/cafearoulettes/</p>
Le best of de Lili	<p>Boulangerie ambulante dont les produits sont présentés dans une remorque fixée à un vélo. L'entreprise récupère ses produits dans les boulangeries participantes et se déplace dans Montréal pour les vendre.</p> <p>Source : https://www.facebook.com/pg/lebestofdelili/about/?ref=page_internal</p>
Livraison de thé	<p>Travailleur autonome effectuant la livraison des thés Camellia Sinensis à de multiples endroits à Montréal. Munie d'un vélo cargo avec un espace de rangement, le travailleur récupère les commandes auprès de la compagnie de thé et effectue les livraisons aux différents points de chute. Les livraisons sont effectuées 12 mois par année.</p> <p>simon.g.parent@gmail.com</p>
Livraison de sandwich	<p>Travailleur confectionnant des sandwichs et livrant ces derniers en vélo. Ces livraisons sont effectuées sur l'heure du midi durant la semaine, le reste du temps étant attribué à la préparation des commandes. Il est possible d'avoir un abonnement hebdomadaire. Le travailleur livre un dîner tous les jours de la semaine sur le lieu de travail du client. Les activités sont effectuées 12 mois par année. https://www.facebook.com/jeantomate</p>

Véli Coursier	Compagnie de livraison de produits divers dans la ville de Québec. Les produits peuvent être livrés par vélo, vélo-cargo et voitures électriques. L'ensemble des activités de l'entreprise est effectué avec un souci des enjeux environnementaux, la qualité des services offerts et de l'efficacité. Les activités de l'entreprise devraient s'étendre prochainement au territoire de Montréal. Source : http://www.velicoursiers.com/index.php
Les jardiniers à bicyclette	Compagnie de jardinerie mobile dont les déplacements sont effectués à vélo avec une remorque qui permet l'entrepôt de l'équipement nécessaire aux différentes activités. L'ensemble de leurs machines est manuel et n'émet aucune émission à l'usage, le respect de l'environnement étant un aspect central de la mission de l'entreprise. Source : http://www.jardiniers-a-bicyclette.org/fr/
Fooducoin	Service de livraison de nourriture à vélo auprès de restaurateurs locaux. Les restaurants participants sont principalement localisés dans le quartier du Plateau Mont-Royal. Les travailleurs à vélo récupèrent les commandes à ces endroits pour effectuer la livraison aux clients. L'entreprise a à cœur l'économie locale, le dynamisme du quartier et les enjeux environnementaux. Ce service est offert douze mois par année. Source : http://fooducoin.com/

ANNEXE 4 : EXEMPLE DE CARTE MENTALE



ANNEXE 5 : EXEMPLE D'UN GUIDE DE BONNES PRATIQUES FOURNIT PAR L'EMPLOYEUR

Comportement sur la route

AVERTISSEMENT : Vos priorités sur la route devraient être de circuler de manière **sécuritaire** et **Courtoise** envers les autres usagers. De manière générale, comportez-vous comme si vous étiez au volant d'une voiture. **Respectez la signalisation routière, notamment les stops et les feux de circulation**, essayez de vous positionner de manière à nuire le moins possible à la fluidité de la circulation, et évitez de vous faufiler entre les voitures. Il est notamment très mal vu de dépasser une file de voiture par la droite pour ensuite revenir dans le trafic en coupant les automobilistes. **N'hésitez pas à prendre une voie complète** plutôt que de vous tasser complètement sur la droite, ce qui est souvent plus dangereux et plus nuisible pour la circulation.

IMPORTANT : Il est très important de toujours rouler en ligne, en formation serrée, comme si vous n'étiez qu'un seul véhicule. Suivez la remorque qui vous précède d'aussi près qu'il est sécuritaire de le faire, généralement à moins de deux mètres de distance. Ne vous laissez pas distancer : si vous n'arrivez pas à suivre, criez "moins vite!" ou klaxonnez avant d'être trop loin derrière. De même, assurez-vous que vous ne roulez pas trop vite pour la personne qui vous suit. Un truc pour y parvenir facilement est de mettre la remorque la plus lourde devant. Lorsque vous redémarrez après vous être arrêtés à une intersection, accélérez progressivement pour éviter que le groupe se disperse. Il y a plusieurs raisons pourquoi il est important de rouler en formation serrée : 1) pour éviter aux automobilistes d'avoir à vous dépasser en plus d'une fois, 2) pour éviter que le groupe se sépare lorsque le feu vire au rouge et 3) pour avoir un meilleur impact visuel. Enfin, **roulez aussi droit que possible** (évitez de louvoyer de manière imprévisible pour les automobilistes) et **restez en ligne aux intersections** (ne vous placez pas côte à côte).

IMPORTANT : Malgré tous nos efforts, il nous est souvent difficile d'éviter de nuire à la fluidité du trafic. Heureusement, la plupart des automobilistes sont compréhensifs. En cas de situation conflictuelle toutefois, collaborez de votre mieux, et ce même envers les usagers agressifs. L'opinion que se feront les autres de notre entreprise et des cyclistes en général dépend de votre attitude, il vaut donc mieux **faire en sorte qu'un conflit se conclut à notre avantage**. Bref, malgré que ce ne soit pas toujours facile, efforcez-vous de céder le passage et de continuer votre chemin sans mettre de l'huile sur le feu.

Consignes

1. DANGER : Descendez les côtes très lentement afin de pouvoir vous immobiliser rapidement en cas de besoin (gardez à l'esprit que les remorques n'ont pas de freins)
2. AVERTISSEMENT : Soyez particulièrement vigilants quand vous roulez à bonne vitesse, car un trou ou une bosse peuvent facilement vous faire perdre le contrôle
3. AVERTISSEMENT : Soyez très prudents dans les courbes. Les remorques, lorsqu'elles sont chargées en hauteur, peuvent chavirer
4. ATTENTION : Lorsque vous mettez le vélo en mouvement, utilisez votre pied droit pour donner des poussées et non votre pied gauche, car vous pourriez vous cogner la cheville sur l'attache de la remorque
5. ATTENTION : En cas d'accrochage, vérifiez que la goupille qui retient les roues en place n'est pas endommagée, au risque de perdre une roue
6. **IMPORTANT :** Veuillez faire attention de ne pas accrocher les bordures de trottoirs et autres objets
7. **IMPORTANT :** **Évitez de passer dans les trous avec la remorque.** Si un trou ne peut être évité,

mieux vaut passer dedans avec le vélo qu'avec la remorque

8. IMPORTANT : La transmission des vélos ayant été modifiée pour nos besoins, n'utilisez le petit plateau qu'avec les plus grands pignons, au risque d'endommager le dérailleur arrière et/ou la chaîne

9. IMPORTANT : La douceur est de mise lors des changements de vitesse : relâchez la pression sur les pédales, et changez de vitesse avant d'avoir à forcer

10. IMPORTANT : Pour engager le plus grand plateau, appuyez doucement sur la manette du dérailleur avant : évitez de forcer la mécanique

11. Si les vitesses ne changent pas en douceur malgré le respect des consignes précédentes, une mise au point est sans doute requise. Veuillez l'inscrire sur le tableau réservé à cet effet.

12. Pédalez en endurance plutôt qu'en force : plutôt que d'imposer une grande force sur la transmission, utilisez une vitesse qui vous permette de pédaler à bonne cadence

13. En route, évitez de trop vous attarder à répondre aux questions des gens. Offrez-leur plutôt une carte d'affaire ou dites-leur de chercher "déménagement à vélo" sur Internet, car votre priorité est le client qui paye pour votre temps