

PROPOSITIONS POUR UN CONTRAT DE PROGRES DANS L'ACTIVITE DE LA COURSE

Novembre 2004



Introduction

Liste des personnes rencontrées

Documents consultés

Textes visés

Textes applicables aux coursiers deux roues et quatre roues

Fonctionnement des sociétés de courses

- ↳ décompte des heures
- ↳ LIC
- ↳ qui sont les coursiers ?
- ↳ l'urgence

Propositions concernant la professionnalisation.

- I - inscrire les entreprises au registre des transports
- II - confier le contrôle des entreprises à l'inspection du travail des transports
- III - modifier le code ROME
- IV- permettre l'identification des salariés par l'extérieur comme appartenant à une entreprise de courses et porter les couleurs de l'entreprise sur le coffre de la moto.
- V- Professionnaliser la branche par la formation :
 - 1) formation sécurité
 - 2) formation continue
 - 3) formation continue dispatch
 - 4) formation changement de métier
 - 5) CAP courses
- VI - modifier les conditions de travail :
 - 1) durée du travail (amplitude de 10 heures de temps de service par jour avec 1 heure de repos)
 - 2) organisation du travail (privilégier la course trajet sur la course vitesse)
 - 3) équipements de travail, matériel
 - 4) Equipements de Protection Individuelle (EPI)
 - 5) Moyens de communications
 - 6) visite médicale spéciale
- VII- Mettre en place un système d'assurances professionnelles
- VIII- Réduire les accidents du travail. Procéder à une évaluation des risques. Rappeler les responsabilités des employeurs et des salariés.
- IX- Simplifier et rendre effectif l'enregistrement des durées de travail. Simplifier le mode de contrôle

- X- Modifier le paiement du salaire (part fixe et part variable)
- XI- Modifier le calcul des frais (tenir compte des frais réels)
- XII- Lutter contre le travail illégal et la concurrence déloyale (inscription au registre des transports – contrôle inspection du travail des transports – carte d'identité professionnelle).
Sensibiliser les donneurs d'ordre sur leurs responsabilités.

Conclusion

Annexes : lettre de mission

INTRODUCTION

La première société de coursiers a vu le jour en 1963. Aujourd'hui, près de 1500 entreprises de courses (deux roues et quatre roues) existent, dont plus de la moitié sont implantées en Ile de France.

C'est le moyen le plus efficace pour transporter rapidement un courrier ou un petit colis d'un bout à l'autre de la ville, même si l'utilisation de la messagerie électronique a réduit l'activité coursiers.

Ce marché présente un problème de taille : pour les entreprises de courses deux roues, il n'y a pas de cadre légal d'exercice. La seule formalité est l'inscription au registre du commerce. Cela signifie que n'importe qui (aucun diplôme ni formation ne sont exigés) ayant un scooter ou une moto peut décider d'ouvrir une société de coursiers.

Compte-tenu de l'exigence des donneurs d'ordre, les tarifs sont tirés vers le bas, au prix d'un mépris flagrant des lois sociales, voire de la sécurité et même de la pérennité de ces entreprises.

On constate une totale impunité de ces contrevenants y compris ceux qui sont en exercice illégal de la profession, condamnés dans le pire des cas à payer une amende limitée, sans être pour autant empêchés de poursuivre leur activité. (La Commission de Sanctions Administratives (CSA) n'est compétente que pour les entreprises ayant au moins un véhicule quatre roues).

La Convention Collective Nationale des Transports Routiers a été écrite dans les années 50. Ce n'est qu'en juillet 1998 que le secteur de la course a été rattaché à la CCN.

Or, des usages se sont développés depuis trente ans, sans que jamais les rares contrôles périodiques effectués par les DDTEFP ne remettent en cause le fonctionnement de la profession.

La CCN ne prend pas en compte le fonctionnement spécifique de cette branche.

Les contrôles faits par l'inspection du travail des transports n'ont pas privilégié le contrôle des sociétés notoirement en marge pratiquant le travail illégal, car les sociétés concernées emploient souvent uniquement des deux roues et l'Inspection du Travail des Transports n'est pas compétente.

Cette situation a été exploitée par certains donneurs d'ordre, qui bénéficient ainsi de prix défiant toute concurrence en toute impunité, au mépris notamment de la sécurité des personnels roulants pour le compte de prestataires peu scrupuleux.

Depuis cinq ans, le SNTL, syndicat patronal de ce secteur, a essayé de professionnaliser la branche en faisant évoluer les pratiques pour aller vers plus de sécurité, plus de qualité, plus de transparence.

En novembre 2001, le SNTL a été à l'initiative d'ouverture de négociations collectives afin d'aboutir à un avenant course à la CCNTR. Ces négociations se sont arrêtées pendant deux ans. En effet, la définition même de la course, les limitations du champ d'application entre la

course, la messagerie, le transport léger autre que la course ont constitué un blocage entre les différentes fédérations patronales et un préalable à toute avancée.

Le SNTL inquiet de l'absence d'évolution, inquiet des différentes procédures prud'homales émanant de sections syndicales de salariés portant sur les rémunérations, a demandé l'aide des pouvoirs publics pour que devienne effective une action suivie d'assainissement et de moralisation du secteur avec un contrôle intensif des sociétés notoirement en marge, pour étendre la coordination des transports à l'activité deux roues, pour aider à mener à bien les travaux de l'avenant courses à la CCN

Le 11 août 2003, l'Inspecteur Général du Travail des Transports m'a confié la mission d'examiner les conditions de travail et d'emploi dans le secteur des coursiers et d'émettre des propositions concernant ce secteur.

J'ai constaté :

- que les règles de droit du travail applicables ne sont pas respectées car elles sont, pour certaines, dans leurs modalités, inadaptées à la branche (ex. LIC)
- que les accidents de la route des deux roues étaient nombreux et pour certains occultés ;
- qu'il est difficile en l'absence de statistiques "accidents du travail" spécifiques à la branche de déterminer les accidents deux roues relevant vraiment de la branche ;
- la volonté évidente du SNTL et de nombre de ses adhérents de déboucher sur une solution.

J'ai rencontré la DTT (TS et TR) pour vérifier les règles de droit actuelles.

En effet, certaines entreprises dans ce secteur sont sous tutelle du ministère des transports et inscrites au registre des transporteurs, car la plupart, pour les plus importantes, ont une flotte de deux roues mais aussi de quatre roues. Le secteur de la course concerne 11 000 personnes environ dont 5000 en région parisienne.

J'ai donc procédé à des audits d'entreprises pour comprendre le fonctionnement du secteur en vérifiant, entre autres, les points suivants :

- le rapport avec le client donneur d'ordre (bons – unités commerciales)
- quels sont les horaires du travail réels ?

- comment la mission est donnée au salarié- quel est le contrôle possible :
 - pour l'entreprise
 - pour les salariés
 - pour les corps de contrôle

- Le mode de paiement des salariés ?

- L'incidence du paiement au "bon" sur la sécurité

- les assurances professionnelles

- la propriété du véhicule utilisé (salarié ou entreprise) et le mode de remboursement des frais engagés.

J'ai rencontré les organisations syndicales patronales, FNTR, TLF, SNTL, UFT et l'UNOSTRA. Je leur ai précisé, que j'envisageais de proposer un champ d'application permettant d'éviter les problèmes d'interférences avec les autres secteurs de la route (ce qui avait provoqué la rupture des précédentes négociations), mais qu'il me semblait nettement préférable que le champ d'application de l'activité course soit défini par la branche.

Ce champ a été défini en réunion interne, sous l'égide de l'UFT le 15 octobre 2003 et ratifié par l'Assemblée Générale du SNTL quelques jours après. L'UFT a donc demandé à M. Perrin, Président de la commission paritaire CCNTR de réunir la commission.

La réunion s'est déroulée le 17 décembre 2003 et un accord s'est dégagé sur la définition de la course et sur son champ d'application.

"Les dispositions du présent article s'appliquent aux seuls personnels coursiers, tels que définis dans la nomenclature d'emploi annexée à la présente Convention Collective, des entreprises exerçant une activité de course urbaine et/ou périurbaine consistant en l'acheminement de plusieurs colis ou objets, sans rupture de charge ; la prise en charge et la livraison de chaque marchandise ayant lieu d'une part en zone urbaine ou périurbaine et d'autre part à l'intérieur d'une même période de temps nécessaire à la réalisation du transport et ne pouvant excéder 12 heures au moyen de véhicules deux roues.

Ces dispositions s'appliquent également dans les entreprises exploitant à titre principal des véhicules deux roues, pour les mêmes activités de course urbaine et/ou périurbaine, aux personnels coursiers affectés sur tout véhicule de moins de 3,5 tonnes.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux activités de transports légers affectés aux opérations terminales pour la messagerie traditionnelle et express, la livraison du dernier kilomètre, la course à la demande hors zone urbaine et/ou périurbaine."

J'ai rencontré les organisations syndicales (CFDT – CGT – CFTC – FO- CGC) de salariés pour les entendre sur le vécu de leur métier et sur leurs propositions.

J'ai rencontré la CNAM, pour les problèmes de sécurité routière et de sécurité du travail.

Un audit a été effectué par des ergonomes, à la demande conjointe du SNTL et de la CNAM, sur les problèmes de sécurité du travail. Cet audit a été remis à la CNAM et au SNTL.

Une prolongation de la mission des ergonomes est prévue, afin d'établir le contenu d'une formation minimum à la sécurité.

Liste des personnes rencontrées

SNTL	M. Jean-luc BOURDIL Mme Estelle CUILLANDRE
UFT	M. Philippe CHOUTET
FNTR	M. Jean-Paul DENEUVILLE Mme Florence BERTHELOT
TLF	M. Hervé CORNEDE Mme Laure DUBOIS
UNOSTRA	M. Christian ROSE
CFTC	M. Thierry DOUINE
CFDT	M. Maxime DUMONT
FO	M. Jean-Pierre LECOEUVRE
CGT	Mme CONCAS Sylvette
DTT	Mme Pascale BUCH (TR) M. Jacques PERRET (TS)
Président de la CCNTR	M. Hubert PERRIN
CNAMTS – CTN transport	M. Jean STUDER, ingénieur conseil
ERGONOMES	M. Fabrice BOURGEOIS M. Laurent VAN BELLEGHEM

Je remercie également les salariés et employeurs de la branche qui ont bien voulu apporter leur contribution à cette étude.

Christine Receveur

DOCUMENTS CONSULTÉS

↳ Rapport sur le transport léger "transport routier de marchandises pour compte d'autrui avec des véhicules de PTAC $\leq 3,5$ T " du 2 mars 1998 de **M. Pfalzgraf** et **Henri Defoug**

↳ Le risque routier chez les jeunes de juin 1999 de **Pierre Le Quéan** et **Christine Olm**

↳ Rapport sur les accidents routiers du travail de mai 2002 de **Samy-Marc Saadia**

↳ Le bilan de l'action coordonnée de contrôle et d'observation des pratiques du secteur d'activité TRM léger du 6 novembre 2002 de **B.Karsenti**, DRTT Champagne – Ardennes

↳ La monographie du **CNR** sur le transport léger de mai 2003

↳ Le mémoire du **Docteur Danièle Rimmen-Thuair** du 7 octobre 2003 sur le travail pluridisciplinaire chez les coursiers à deux roues dans le cadre de l'évaluation des risques et de leur prévention.

↳ Etude ergonomique des coursiers deux roues et quatre roues de janvier 2004 de **Laurent Van Bellegheim** et **Fabrice Bourgeois**

↳ Texte adopté le 5 novembre 2003 par la **Commission des ATMP CNAMTS**

↳ Jurisprudence cass.soc. 13 novembre 2003 la Flèche Cavaillonnaise

↳ **Modèle de feuille de route** (entreprises de transports sanitaires du 4 mai 2000)

TEXTES VISES (voir annexes)

Loi d'orientation n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI)

- Article 8
- Articles 36 et 37

Tutelle du ministre chargé des transports sur toute entreprise de transport routier public de personnes ou de marchandises disposant d'un ou plusieurs véhicules d'au moins deux essieux.

Décret n° 99-752 du 30 août 1999

Exercice de la profession de transporteur ou de loueur :

- inscription au registre
- honorabilité
- capacité financière
- capacité professionnelle

L 611-4 (Loi n° 73-623 du 10 juillet 1973) "Dans les établissements soumis au contrôle technique des ministères chargés des travaux publics, des transports et du tourisme, les attributions" des inspecteurs du travail et de la main-d'œuvre sont confiées aux fonctionnaires relevant de ce département, lesquels sont placés à cet effet sous l'autorité du ministre chargé du travail, sauf en ce qui concerne les entreprises de chemin de fer d'intérêt général, de voies ferrées d'intérêt local, les entreprises de transports publics par automobiles, les entreprises de transports et de travail aériens et les entreprises autres que les entreprises de construction aéronautique exerçant leur activité sur les aérodromes ouverts à la circulation publique"

Décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 modifié sur la durée du travail dans les transports routiers

Arrêté du 20 juillet 1998 relatif à l'horaire de service et au livret individuel de contrôle

Accord national professionnel sur les règles de rémunération des heures de temps de service du 23 avril 2002

Arrêté d'extension du 21 octobre 2002 de l'accord du 23 avril 2002

CCN Routier (champ d'application article 14)

CCN Routiers – accord sur les salaires du 25 novembre 2002

Arrêté du 24 février 2003 portant extension de l'accord du 25 novembre 2002

Accord relatif aux frais de déplacement du 19 décembre 2002

Prévention du risque routier au travail (texte adopté le 5 novembre 2003 par la CNAM)

Modèle de feuille de route permettant de contrôler la durée du travail dans les transports sanitaires

LES TEXTES APPLICABLES AUX COURSIERS

DEUX ROUES ET QUATRE ROUES

I – LA LOTI

L'article 36 de la Loti spécifie que la licence de transport intérieur est délivrée aux entreprises disposant d'un ou plusieurs véhicules automobiles d'au moins deux essieux.

Un cyclomoteur ou une moto n'étant pas considérés comme un véhicule automobile la réglementation spécifique du transport routier n'est pas applicable aux deux roues.

II – LE DECRET N° 99-752 DU 30 AOUT 1999 SUR L'EXERCICE DE LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR

Ce décret rend obligatoire l'inscription au registre des transporteurs et des loueurs des entreprises de transports de Véhicules légers.

Les entreprises de courses qui ont au moins un véhicule léger doivent donc s'inscrire.

L'Inscription au registre nécessite la coordination entre les DRE et les tribunaux de commerce, l'inscription définitive au registre du commerce et des sociétés n'étant effectuées qu'après inscription du demandeur au registre des transporteurs et des loueurs.

En outre, la condition d'honorabilité professionnelle est vérifiée auprès du casier judiciaire de Nantes (Voir en annexe la copie du décret).

III – ARTICLE L 611-4 DU CODE DU TRAVAIL

L'absence d'inscription des entreprises de course qui n'auraient que des deux roues au registre des transporteurs et des loueurs les fait échapper aux dispositions de l'article L 611-4 du code du travail (compétence de l'IGTT).

Ils sont de ce fait dans le champ des compétences de l'inspecteur du travail de droit commun (art. L 611-1 du code du travail).

Dès que l'entreprise exerce une activité de transport de marchandises pour compte d'autrui et utilise au moins un véhicule à deux essieux, le contrôle est de la compétence de l'inspection du travail des transports.

IV – La réglementation européenne ne s'applique pas car les coursiers sont exclus du champ d'application par le 1^{er} de l'article 4 du règlement CEE n° 3820/1985 du 20 décembre 1985.

Il n'y a pas par ailleurs d'obligation d'installation du chronotachygraphe (art. 3 du règlement CEE n° 3821/1985 du 20 décembre 1985).

V – LE DECRET 83-40 DU 26 JANVIER 1983 MODIFIE s'applique. Son champ d'application inclut la classe 641- C – et prévoit le mode d'enregistrement de la durée du travail (voir en annexe – art 10 du décret précité – 2 derniers paragraphes du § 2).

Il s'agit de l'horaire de service pour les services de transports de marchandises à horaire fixe et ramenant chaque jour les intéressés à leur établissement d'attache ou dans les autres cas d'un livret individuel de contrôle dont les feuillets doivent être remplis quotidiennement par les intéressés pour y faire mention de la durée des différents travaux effectués. La durée du temps passé au service de l'employeur ainsi enregistrée au moyen des feuillets quotidiens du livret individuel de contrôle fait l'objet, pour chaque salarié concerné, d'un récapitulatif hebdomadaire et mensuel établi par l'employeur.

Un arrêté du ministre chargé des transports du 20 juillet 1998 fixe les caractéristiques et les modalités d'utilisation de l'horaire de service et du licenciement (voir annexe)

L'article 10, paragraphe 6 fixe l'établissement de la fiche de paie .

Les documents sont conservés pendant cinq ans.

Les durées maximales **de temps de service** s'appliquent soit :

- 48 heures sur une semaine isolée
- 48 heures en moyenne sur un mois.

La durée quotidienne maximale est de 10 heures avec possibilité de déroger deux fois par semaine jusqu'à 12 heures, après avis des délégués du personnel ou du comité d'entreprise s'ils existent.

(articles 5 et 7 du décret)

Les heures supplémentaires et le repos compensateur s'appliquent selon les règles prévues par l'article 5. Le repos journalier est de 10 heures consécutives pendant les 24 heures précédant un moment où s'exécute un travail effectif ou quand le salarié se trouve mis à disposition de l'employeur (art.8).

En outre, les dispositions de l'article 2 du décret s'applique, en ce qui concerne la répartition des jours de travail dans la semaine.

Le non-respect des dispositions visées ci-dessus du décret est sanctionné à l'article 11.

VI – LA CCNTR

La convention collective des transports routiers s'applique aux deux roues.

Le champ d'application de la convention collective est défini par référence à des classes de la nomenclature d'activités françaises parmi lesquelles figure **la classe 641 C** "autres activités de courrier" tant dans la nomenclature de 1993 que de 2003.

Selon la définition de l'INSEE, cette classe comprend notamment "**les activités de coursiers urbains**" sans distinction de deux roues ou quatre roues (v. annexe...)

S'applique entre autres :

- l'accord national professionnel du 23 avril 2002 relatif aux règles de rémunération des heures de temps de service des personnels roulants des entreprises du transport routier de marchandises, du transport de déménagement et des activités auxiliaires du transport (v. annexe...) étendu par arrêté du 21 octobre 2002.
- L'accord relatif aux salaires signés le 25 novembre 2002 et étendu le 24 février 2003 (v. annexe...)

Le premier texte prévoit le paiement de la totalité des heures au service de l'employeur.

Le deuxième prévoit le salaire horaire et une garantie annuelle de rémunération variable en fonction des coefficients et de l'emploi.

L'article 14 de l'annexe ouvrier interdit ("l'octroi de primes ou de majorations de salaire en fonction des distances parcourues et/ou du volume des marchandises transportées. (v. annexe...). Cet article a été rédigé pour les conducteurs PL avant que la CCN n'inclue l'activité de la course. Certains juges prud'hommaux s'appuient sur cet article pour interdire le paiement de bon.

L'article 8 bis de l'annexe 1 de la CCNTR prévoit que "le repos hebdomadaire sera accordé conformément aux lois en vigueur. Il aura lieu normalement le dimanche, sauf nécessité impérieuse de l'exploitation..."

FONCTIONNEMENT DES SOCIETES DE COURSES

Ces entreprises ont été créées suite à l'externalisation progressive de l'activité course des services généraux des entreprises et à une extension pour les entreprises industrielles et de service de la notion de "l'urgence" (faire transiter un courrier dans la journée d'un point A à un point B – ce que les services de la poste ne sont pas à même de faire).

Selon la taille des entreprises, il existe un **service de prise d'ordre**, en général par téléphone qui détermine avec le client le point départ A et le point arrivée B, et le délai demandé par le client.

Le preneur d'ordre doit discuter avec le **client** de la nature de la course choisie :

- course intégrée dans un circuit (le coursier va placer cette course dans un trajet où il va desservir plusieurs clients) (délai d'environ 2 H ou 4 H en zone urbaine)
- course expresse (délai d'environ 1 H en zone urbaine)
- course directe (le coursier ne va s'occuper que de la course de ce client).

La nature de la course choisie va déterminer le prix de la course.

Initialement, le paiement était fait par bons papiers. Les clients importants achètent des carnets de bons. Le nombre de bons demandés pour une course est fonction d'une distance, d'une durée prévisible.

Ces bons sont maintenant souvent remplacés pour les clients habituels par un contrat commercial et des unités de valeur facturées mensuellement au client (gestion de la prise d'ordre et de la facturation client par informatique).

Le preneur d'ordre transmet la mission au **dispatch** ; le dispatcheur travaille par informatique et sait quels coursiers sont libres, ou vont être libres, et environ à quel endroit de la ville ils se trouvent.

Ils choisissent donc un coursier potentiellement libre et l'appelle par téléphone pour lui demander d'effectuer la nouvelle course en communiquant l'adresse de A, celle de B ainsi que les consignes éventuelles (ex. remettre en mains propres...)

Le coursier avertit le dispatcheur de sa disponibilité, du lieu où il est, ou des difficultés quand il y en a.

Le **S.A.V** (service après-vente) qui n'est pas selon la structure des entreprises toujours séparé du dispatch ou du preneur d'ordre, règle les problèmes consécutifs à toute mauvaise adresse ou à des difficultés diverses (délais ne pouvant être respectés) auprès du client.

Le coursier fait émarger le client à réception du pli (heure de réception, signature) soit sur le bon, soit sur un système de reçu. Des tournées fixes peuvent exister pour des clients réguliers. Les entreprises de course, bien structurées, fonctionnent de cette manière et les salariés travaillent toute la journée de façon organisée.(tournées programmées + course à la demande).

Il existe par ailleurs des entreprises plus petites qui fonctionnent uniquement à l'appel et emploient des salariés, voir des faux sous-traitants sans inscription aucune à aucun registre provoquant une concurrence déloyale à l'encontre des entreprises qui respectent les règles sociales minimums (paiement des salariés, fiches de paie, déclaration de toutes les heures de travail, cotisations sociales, impôts...).

Ces petites entreprises ou ces indépendants donnent une image de la course sous la forme de "**course vitesse**" (coursier montant sur le trottoir, grillant les feux rouges, prenant les sens interdits...).

Les vraies entreprises de course orientent leur activité sur la **course-trajet** privilégiant la qualité sur la vitesse, un délai réaliste ayant été négocié avec le client.

Comment sont décomptées et payées les heures?

Il convient tout d'abord de préciser que l'autonomie du coursier rend le contrôle de son travail effectif difficile. Il peut prétendre rouler, alors qu'il est ailleurs pour des raisons personnelles.

J'ai pu constater dans des audits pratiqués dans plusieurs entreprises des cas différents :

1^{er} cas – La rémunération du coursier est uniquement fonction du nombre de bons réalisés dans la journée. Chaque course équivalant à un nombre de bons. Il n'y a aucun relevé horaire, ni décompte. Le salarié travaille quand il veut et quand on lui confie une course.

Le système pousse le salarié à réaliser le plus grand nombre de bons et donc à accélérer sa vitesse. Les risques d'accident sont importants. La fiche de paie correspond au produit du nombre de bons par le prix du bon. Le nombre d'heures portées sur la fiche de paie est approximatif voire totalement fictif.

2^{ème} cas – Les horaires de travail sont décomptés sur une fiche horaire individuelle mensuelle sous le mode suivant : amplitude départ – arrivée en déduisant soit de façon forfaitaire, soit à partir de la déclaration du salarié 1H ou 1H 30 pour le déjeuner.

Les heures supplémentaires sont payées et les jours d'absence sont retirés.

Le salaire est calculé sur la base de la CCNTR, coefficient 115.

La réalité de ces horaires de travail peut être vérifiée par l'intermédiaire soit d'un décompte à partir des enregistrements informatiques du preneur d'ordre et du dispatcheur qui permet de vérifier l'heure précise de contact du coursier et l'heure de fin de la course.

Certaines entreprises ont un logiciel d'application qui permet d'avoir un relevé horaire exact par salarié.

3^{ème} cas – Les horaires de travail sont décomptés d'après le logiciel appliqué aux commandes et aux réalisés. Le nombre de bons est aussi décompté. La fiche de paie comprend un fixe

équivalent à un nombre de bons (en général 850) et équivalent au salaire minimum prévu par la CCN.

Les bons supplémentaires sont payés en sus. Si des heures supplémentaires sont effectuées, elles sont payées conformément aux textes d'après le relevé horaire.

Il arrive que certaines entreprises gèrent les horaires d'après les relevés horaires manuels transmis par le salarié et vérifiés par le dispatcheur. Le croisement avec le système informatique de commande n'étant fait que si l'employeur n'a pas confiance dans la déclaration du salarié quant à l'horaire réel fait.

Des entreprises ont conclu des **accords RTT à 35 H** avec leurs syndicats, avec en général la RTT prise sous forme de journée complète.. Certains de ces accords considèrent que le temps de travail effectif est égal au temps de service diminué du temps forfaitaire pour le repas (1H).

Conformément aux dispositions de l'article 10 du décret du 26 janvier 1983, un relevé journalier des heures de travail effectif accomplies pour chaque salarié est établi avec une récapitulation hebdomadaire et mensuelle.

Il est fréquent que les contrats de travail précisent pour 35 heures hebdomadaires :

- le prix de l'unité, le taux de la prime d'assiduité et la prime de qualité ;
- l'engagement de bénéficier au moins mensuellement du salaire conventionnel garanti ;
- une réalisation d'objectifs minimum d'environ 850 unités.

La non réalisation réitérée de l'objectif est une cause de licenciement comme par exemple pour les VRP

Le cas n° 1 (paiement aux bons) est fréquent dans les entreprises non structurées. Certains salariés y sont favorables car il s'agit pour eux, soit d'un travail d'appoint ou quand ils travaillent à temps plein, ils bénéficient d'une forte rémunération en faisant de la course "vitesse". Cela ne peut constituer un emploi pérenne, à cause des conditions de travail et des risques engendrés.

C'est aussi dans cette catégorie d'entreprises qu'on trouve des coursiers employés de façon illégale.

Ces façons de procéder permettent de proposer un prix du bon au client nettement plus bas que les concurrents qui respectent les normes de la profession.

Le cas n° 2 est très rare et est plus utilisé par les coursiers quatre roues, non-proprétaires de leur véhicule.

Le cas n° 3 correspond aux entreprises structurées qui bien que ne répondant pas à toutes les prescriptions légales leur étant applicable font un effort réel de transparence et où toutes les heures sont déclarées.



Le mode de paiement aux bons a parfois été jugé illicite, qu'il soit partiel ou total. Ceci, même quand il y a un fixe (le fixe est calculé sur un nombre de bons devant correspondre à 35 h par semaine). Le juge a multiplié le nombre de bons par un équivalent kilomètres, a transformé le nombre de kilomètres en heures et s'est fondé sur l'article 14 de l'annexe I de la CCN pour condamner.

L'article 14 de l'annexe 1 de la CCN stipule :

"Dans un but de sécurité, les contrats de travail ne pourront contenir de clauses de rémunération principale ou accessoire de nature à compromettre la sécurité, notamment pour incitation directe ou indirecte ou dépassement de la durée du travail ou des temps de conduite autorisés, telle que l'action de primes de majorations de salaires en fonction des distances parcourues et/ou du volume des marchandises transportées".

L'article 9 de la Loti dispose "Est nulle de plein droit, dans les contrats de transport et dans les contrats de travail, toute clause de rémunération principale ou accessoire de nature à compromettre la sécurité, notamment par l'incitation directe ou indirecte un dépassement de la durée du travail et des temps de conduite autorisés".

Par ailleurs, il convient de citer un arrêt de **la cour de cassation** sociale du 13 novembre 1993 "La Flèche Cavaillonnaise qui déclare illicite le versement d'une prime de rendement au kilomètre car constituant une incitation en dépassement de la durée du travail autorisée (annexe...).

Or, le bon est l'élément de facturation qui correspond à la fois à un calcul kilométrique et à un service rendu. Par exemple, **pour la même distance parcourue** si le client est servi en direct, à la place d'un bon, on aura deux voire trois bons pour le même nombre de km. **Il n'est donc pas conforme à la réalité dans cette configuration de prétendre que le paiement au bon incite systématiquement à la vitesse et représente un risque pour le salarié.**

L.I.C. (Livret Individuel de Contrôle)

Le LIC n'est jamais rempli.

Compte tenu du chapitre précédent explicitant les règles de droit actuelles, les entreprises sont assujetties à la mise en place d'un horaire de service, si les horaires de travail sont fixés ou à l'utilisation du L.I.C (Livret Individuel de Contrôle-arrêté du 20.07.1998) si les horaires sont mobiles.

Un feuillet quotidien doit être rempli par le salarié en précisant, comme sur un disque de chronotachygraphe, par le biais d'un graphique, les temps de conduite, le temps de travail autre que la conduite, les temps de repos, de repas et de coupure.

Ce feuillet quotidien est reporté sur une fiche hebdomadaire. Une récapitulation mensuelle est établie par l'employeur.

Le système n'est pas adapté à la profession de la course, car les durées de conduite sont brèves ainsi que les périodes de travail et se succèdent de façon nombreuses dans la même journée. Il faut par ailleurs que le coursier deux roues remplisse le carnet à chaque course, ce **qui n'est matériellement pas réalisable.**

Qui sont les coursiers ?

La population de coursiers deux roues est constituée de motards ou de scootéristes prêts à utiliser leurs deux roues personnel pour un usage professionnel.

La course deux roues est un phénomène urbain et périurbain.

La population est jeune et souvent issue des banlieues. Il n'y a pas de formation exigée ou de diplôme.

Le métier est attractif, car le contrôle sur l'activité du coursier se fait à distance. Il n'y a pas de pointage et une certaine autonomie dans son travail (choix des trajets, ...).

Le paiement au bon pour une population jeune permet d'atteindre un salaire impossible pour eux dans des métiers correspondant à leur niveau scolaire. L'amortissement du véhicule est pris en compte dans le remboursement des frais.

Sauf dans une entreprise visitée, il n'y a pas de formation organisée à l'embauche.

Le coursier récemment embauché a souvent tendance à privilégier la course-vitesse. (voir définition dans le chapitre : Qu'est-ce que l'urgence ?). La course-vitesse n'est pas tenable dans la durée, cela entraîne un turn-over dans la population.

Le coursier débutant a tendance à faire du sillonage inter files de voitures, à rattraper les retards par la vitesse, à emprunter les voies de bus. Les accidents de travail sont fréquents dans les premiers mois de l'emploi.

L'expérience va permettre au **coursier professionnel** de s'inscrire progressivement dans la course-trajet, sans à coup. Il saura choisir le meilleur itinéraire.

La contrainte de temps n'intervient pas comme une prescription. Elle est gérée par le dispatcheur qui doit assurer la faisabilité des courses dans des délais compatibles avec la

sécurité : course-trajet. Le dispatcheur connaît les faiblesses et les points forts de ses coursiers (mauvais temps, ville, périphérique...) et en tient compte dans l'affectation des courses.

Les coursiers se ressentent comme des professionnels et déplorent l'image qui est donnée d'eux par la pratique des livreurs de la restauration rapide (qui roulent à contresens, grillent des feux rouges, montent sur le trottoir) ou des jeunes qui roulent pour leurs loisirs. Rouler durant huit heures demande du sérieux. **C'est un métier.**

Qu'est-ce que l'urgence ?

Laurent Van Belleghem et Fabrice Bourgeois, dans leur étude sur l'activité de la course – précisent les notions d'urgence et de trajet : "En effet, les entreprises de course (et leurs salariés) souffrent d'une image publique dévalorisée, laissant à penser que le traitement de l'urgence (exprimée par le client par le délai à respecter) se réalise nécessairement grâce à un traitement par l'urgence (au niveau du coursier), c'est à dire reposant sur le recours à la vitesse. Nous observons qu'au contraire les entreprises de course se sont dotées d'une organisation qui consiste à faire disparaître la contrainte de délai pour le coursier, par la transformation d'une "urgence-client" en un "trajet-coursier".

De ce point de vue, l'enjeu de l'organisation prescrite de l'entreprise consiste à maîtriser ensemble :

- *la qualité du service rendu au client (dont le respect du délai),*
- *la qualité du "trajet-coursier" proposé au coursier (dont l'absence théorique de contrainte de délai).*

L'enjeu de la prévention consiste alors à vérifier et garantir la qualité de cette organisation prescrite, c'est à dire à éviter que la "course-trajet" ne laisse la place, par un processus qu'il s'agit d'anticiper, à la "course-vitesse" (c'est à dire un mode de réalisation de la course par le coursier qui soit déterminé par des astreintes non souhaitées : précipitation, prise de retard, recours à la vitesse, fatigue, etc...)."

Trois types de courses sont proposées :

- Course en "normal" : généralement réalisée de 2 H à 2H 30 pour un deux roues ;
- Course en express de 1H à 1H 30 ;

- Course en prioritaire (moins d'une heure).

Un pli à livrer dans la journée peut être considéré comme une urgence par le client, mais ne ressort pas de l'urgence pour l'entreprise de course ; c'est le preneur d'ordres, qui évalue et l'affecte à un type de course correspondant à un type de facturation.

Le délai n'est pas forcément indiqué au coursier. Le dispatcheur l'a intégré dans la programmation des courses qu'il fait pour le coursier, sauf pour les courses à heure fixe (sur abonnement).

Propositions concernant la professionnalisation

1^{ère} proposition :

Inscrire les entreprises au registre des transports

En application de l'article 36 de la loi 99-505 du 18 juin 1999, les entreprises de transport routier public de marchandises dont les véhicules ont deux essieux doivent posséder une licence de transport intérieur ou d'une licence communautaire même s'il s'agit de transport de $\leq 3,5$ tonnes.

La licence de transport intérieur est délivrée aux entreprises inscrites au registre des transports (art. 8) quand il n'y a pas obligation de détenir une licence communautaire.

Cet exercice de la profession est soumis à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière, de capacité professionnelle.

En ce qui concerne la capacité financière, les textes prévoient que les véhicules pris en compte sont ceux possédés en pleine propriété, ceux qui font l'objet de contrats de crédits bails ou qui sont pris en location, avec ou sans conducteurs.

Pour les entreprises utilisant uniquement des deux roues dont les coursiers sont propriétaires, cette capacité financière pourrait être calculée sur la base d'un forfait multiplié par le nombre de coursiers dans l'entreprise. Pour rappel, le montant forfaitaire est de 900€ par véhicules quatre roues $\leq 3,5$ T. Il pourrait être raisonnablement fixé à environ 500 € pour les deux roues.

Le fait d'inscrire les entreprises $\leq 3,5$ T au registre des transports a provoqué une amélioration dans le secteur en éliminant d'office un certain nombre d'entreprises qui ne répondaient pas aux conditions demandées.

L'extension de l'obligation d'inscription aux entreprises de course de deux roues permettra en mettant clairement dans l'illégalité les entreprises qui continueraient à exercer sans être inscrites :

1. **de placer les donneurs d'ordre devant leurs responsabilités**, quand ils contractent avec des entreprises pratiquant des prix manifestement trop bas pour respecter les textes sociaux en vigueur et générant, de fait, des difficultés économiques insupportables pour les entreprises ayant pignon sur rue et qui, elles, respectent ces normes.
2. que les agents de contrôle (ITT, URSSAF, CTT, services fiscaux...) puissent effectuer des **contrôles plus efficaces**.

Il sera donc nécessaire de **mettre le registre en ligne** et d'en permettre une consultation libre et ouverte.

2^{ème} proposition :

Confier le contrôle des entreprises à l'inspection du travail des transports

L'article L 611-4 du code du travail précise "Dans les établissements soumis au contrôle technique des ministères chargés des travaux publics, des transports et du tourisme, les attributions "des inspecteurs du travail et de la main-d'œuvre sont confiées aux fonctionnaires relevant de ce département, lesquels sont placés à cet effet sous l'autorité du ministre chargé du travail, sauf en ce qui concerne les entreprises de chemin de fer d'intérêt général, de voies ferrées d'intérêt local, les entreprises de transports publics par automobiles, les entreprises de transports et de travail aériens et les entreprises autres que les entreprises de construction aéronautique exerçant leur activité sur les aérodromes ouverts à la circulation publique ..."

Que signifie la notion de contrôle technique ?

L'autorité administrative contrôle, en tout ou en partie, l'exercice des activités concernées, pour prendre en compte les exigences des intérêts de l'Etat et du public.

Elle délivre une autorisation d'exercer qu'elle peut retirer.

Les règles auxquelles doit répondre l'activité sont précisées par la loi ou le règlement.

Pour les transports, il s'agit du décret du 30 août 1999 qui a abrogé celui du 14 mars 1986 et a étendu l'obligation d'inscription en registre à toutes les entreprises, supprimant les seuils des 3,5 T et 19 m³.

Depuis le 3 septembre 2000, toutes les entreprises de transport public routier de marchandises disposant d'un ou plusieurs véhicules automobiles d'au moins deux essieux relèvent de la compétence de l'inspection du travail des transports, sous l'autorité du ministre des transports, quelle que soit la taille de leurs véhicules. Elles sont inscrites auprès des DRE.

Une majorité des entreprises de course ayant un parc mixte (VL et 2 roues) sont déjà inscrites et sont donc contrôlées par l'inspection du travail des transports. Les entreprises exploitant uniquement un parc de deux roues échappent à ce contrôle. Ces entreprises relèvent du contrôle de l'inspection du travail générale et en fait ne sont jamais contrôlées.

Il serait sain que **toutes** les entreprises de transport public dépendent du ministère des transports, soient inscrites dans les DRE et contrôlées par l'inspection du travail des transports. Cela permettrait à terme une amélioration des conditions de travail des coursiers et éviterait une concurrence déloyale mettant en péril les sociétés structurées et **donc l'emploi**.

Ce contrôle pourrait se faire en entreprise, sur la base de nouvelles règles à fixer en matière de durée du travail et de nouveaux documents permettant un contrôle simple et efficace. (voir fiche durée du travail – fiche de paie).

L'article L 611-4 pourrait par ailleurs être modifié et préciser les activités dépendant du ministère des transports qui seraient contrôlées par l'inspection du travail sans faire de lien avec le contrôle technique.

Néanmoins, **l'inscription au registre permettra d'initier un vrai contrat de progrès de la branche.**

3^{ème} proposition :

Modifier le code ROME

Les coursiers sont inscrits à l'ANPE sous le code 43113 qui est un code "fourre-tout" et incluent les offres d'emploi ne nécessitant pas de qualification précise.

En fait les demandeurs d'emploi sans qualification et n'ayant ni le permis Poids Lourds ou voyageurs rentrent dans cette catégorie.

Il serait bon de créer un code spécifique compte tenu des qualités demandées à tout coursier : il doit être capable de prendre des initiatives, de réagir rapidement. Il devra avoir subi une formation à la conduite en sécurité, et ce, dès l'embauche (voir fiche formation initiale et continue).

4^{ème} proposition :

Permettre l'identification du salarié par l'extérieur comme appartenant à une entreprise de courses et porter les couleurs de l'entreprise sur le coffre de la moto.

Quelques entreprises fournissent à leurs coursiers des vêtements de travail permettant d'identifier l'entreprise à laquelle ils appartiennent.

Dans le cadre de la professionnalisation de la branche, d'une plus grande visibilité des entreprises de course dans la ville, leur permettant de ne pas être confondues avec des jeunes en moto ou des transporteurs pour compte propre (ex : livreurs de pizza), il est recommandé que **le salarié porte les couleurs de l'entreprise de courses qui l'emploie (logo ou l'enseigne commerciale).**

Le scooter ou la moto appartient assez généralement au salarié, je propose que le **coffre** porte lui aussi ces **marques de l'entreprise.**

Cette identification à l'entreprise est nécessaire entre autres, en cas d'accidents de la route. En effet, le SAMU, les pompiers ou la police préviendront l'employeur et cet accident sera déclaré comme accident du travail. Les conséquences en seront un **calcul plus juste des cotisations de sécurité sociale** et enfin, la **possibilité d'évaluer le risque accident** qui est

aujourd'hui impossible à mesurer puisque de nombreux accidents du travail passent sur la branche maladie.

Cela évitera par ailleurs, que le **coursier exécute du travail illégal pour le compte d'un deuxième employeur** le soir. Cette pratique tend à se développer et permet à la deuxième entreprise de proposer des prix spécialement attractifs à la clientèle puisque les charges sociales sont payées par le premier employeur qui subit cette concurrence déloyale.

5^{ème} proposition :

Professionnaliser la branche par la formation.

1 – formation à la conduite en sécurité

L'entrée dans le métier se fait actuellement sans exigence de formation particulière.

Les seuls critères d'embauche sont les compétences pratiques reconnues au salarié.

Toutes les parties reconnaissent que les risques d'accidents sont majeurs dans les premiers mois de l'embauche, la différence étant grande entre aller à un rendez-vous personnel et conduire un véhicule pendant toute une journée de façon professionnelle.

Je propose de mettre en place une formation professionnelle à la conduite en sécurité des deux roues dans la profession de la course. Elle se ferait à l'embauche, pendant la période d'essai et déboucherait sur un certificat.

Cette formation d'une durée minimum de trois jours permettrait de passer de la notion de course – vitesse à la course-trajet, en apprenant notamment :

- à conduire les deux roues en sécurité
- à gérer son véhicule en sécurité
- à se repérer dans l'espace, lire une carte
- à utiliser en sécurité les moyens de communications (tél., PDA)

La mise en place d'un caces-coursiers deux roues pourrait répondre à cette demande.

En tout état de cause, le contenu devra suivre un programme précis et la formation devra être faite par un ou des organismes de formation reconnus par les partenaires sociaux et l'Etat.

La validation de la formation sera faite de façon indépendante du formateur.

Une fois cette formation validée, le coursier n'aura pas à la suivre à nouveau en cas de changement d'employeur.

Le contenu pourrait être adopté par les partenaires sociaux en CTN transports et **faire l'objet d'une recommandation CNAM.**

En cas d'accident, si le coursier n'a pas subi cette formation, la faute inexcusable de l'employeur pourrait être directement relevée.

Le ministre des transports pourrait rédiger une circulaire précisant que le Caces courses répond aux prescriptions du code du travail quant aux obligations de l'employeur en matière de formation à la sécurité (comme l'a fait le ministre du travail pour les caces chariot automoteur).

Une période transitoire devra prendre en compte le temps nécessaire à la mise en place de centres de formation : la formation sera obligatoire pour les nouveaux embauchés. Les plus anciens passeront des tests d'évaluation pour obtenir une équivalence et, si nécessaire, suivre une formation complémentaire.

2 – formation continue coursier

Après six mois ou un an d'ancienneté, il conviendra de mettre en place une formation continue d'une semaine minimum pour prévoir un cursus de formation professionnelle de coursier en établissant au niveau de la branche un référentiel de compétences exigées et en bâtissant un référentiel de formation.

L'OPCA de la branche peut financer des formations qualifiantes prioritaires.

Il convient alors de lier les passages à une classification supérieure, à la validation de la formation.

3 – formation continue dispatcheur

Le rôle de dispatcheur revêt une importance certaine pour les conditions de travail du coursier.

Une formation qualifiante de dispatcheur (ceux-ci étant souvent d'anciens coursiers) pourrait être mise en place sur la base des propositions du rapport des deux ergonomes cités (MM.

Bourgeois et Van Belleghem).

Le contenu serait fixé par la branche de façon paritaire. Le financement pourrait se faire par l'intermédiaire de l'OPCA.

4 – formation continue pour changer de métier

L'évolution dans la branche course, compte tenu de la démographie et de la structure du secteur n'est possible que pour un petit nombre. Il faut donc prévoir de discuter avec les FONGECIF la possibilité de suivre une formation de réorientation professionnelle dans la branche route ou dans une autre branche.

En effet, les conditions de travail sont parfois difficiles (pluie – neige – froid – chaleur) et beaucoup de coursiers veulent changer de métier vers 40 ans.

5 – CAP courses

Le problème a été évoqué avec les partenaires sociaux.

Le CAP ne doit pas être rendu obligatoire pour l'embauche, car le métier de coursiers perdrait son **rôle d'intégrateur social**.

Il peut cependant être une voie parallèle et favoriser l'apprentissage de jeunes à partir de 16 ans. Des discussions sont prévues avec l'éducation nationale et la CNAM à ce sujet.

6^{ème} proposition :

Modifier les conditions de travail

1 – durée du travail (amplitude dix heures par jour de temps de service avec une heure de repos)

Cette durée est calculée (décret 83-40) sur la base légale de 10 heures maximum par :jour de travail avec possibilité de déroger deux fois par semaine jusqu'à 12 H.

La durée maxi hebdomadaire de temps de service est de 48 H (travail et attente).

Le nombre de tués en motocyclette est important. Mais les accidents en deux roues ne peuvent pas tous être imputés aux coursiers et aucune statistique ne permet à ce jour de la quantifier exactement.

Le rapport des deux ergonomes déjà cités, précise qu'il n'est pas possible de conduire régulièrement des deux roues pendant plus de 7 heures par jour – sans être atteint à long terme de T.M.S (Trouble musculo-squelettique) et mettre en danger leur sécurité et celle des autres usagers de la route.

Dans les faits, les coursiers dépassent rarement 35 ou 39 H de travail par semaine.

Des accords 35 H durée du travail ont été signés.

En effet, l'utilisation massive d'Internet a réduit l'activité des entreprises de courses qui suivent par ailleurs les horaires de travail de leur donneur d'ordre.

L'activité s'organise en général sur une amplitude maximum de 8 H à 20 H soit 12 H par jour.

Selon les entreprises, le démarrage de la journée est déclenché, soit par un appel des coursiers à son dispatcheur, soit par un horaire théorique de mise à disposition pendant lequel le coursier se trouve dans l'obligation d'accepter les courses qui lui sont confiées.

La deuxième solution, à terme, est la meilleure et la plus simple. La première conforte le coursier dans un statut de travailleur salarié qui décide lui-même quand il travaillera et ne permet pas à l'entreprise de savoir qui sera présent pour effectuer les courses –et – est source de litiges.

Quelle que soit la solution adoptée, **je propose donc que le temps de service comprenne le temps de travail commandé par l'employeur et les temps d'attente à disposition de l'employeur entre deux courses, duquel il faudra déduire un temps pour le repas (de 45 à 60 mn)**.

Le point de départ du décompte durée du travail pourrait être, en général, **le point de départ (enlèvement) de la première course et la fin, le point d'arrivée de la dernière course de la journée**. En effet, le temps de trajet domicile ne peut être décompté dans la durée du travail.

Il conviendrait alors de définir par accord quel est le temps de trajet (travail-domicile) considéré comme normal afin que l'entreprise ne confie pas des missions excessivement éloignées du domicile du salarié ou que dans ce cas le calcul en soit différent.

L'amplitude ne devrait pas dépasser 10 H par jour (avec possibilité d'exception à 12 H deux fois par semaine).

Le temps de service maximum journalier serait porté à 9H, ce qui permettrait dans les faits de maintenir la durée de conduite journalière moyenne aux environs de 7 H par jour, durée jugée comme maximum par les ergonomes et les motards en général.

Le temps de service hebdomadaire maximum ne pourra pas dépasser 48 H et la 40^{ème} heure sera le seuil de déclenchement des heures supplémentaires (les majorations pour heures supplémentaires interviennent dès la 36^{ème} heure). **Il convient donc de faire un accord de branche étendu (durée du travail et salaire)**.

Je pense par ailleurs utile de préciser que le **cumul d'emploi par un salarié ne saurait avoir pour effet de dépasser les normes ci-dessus** et qu'en tout état de cause, il appartient au deuxième employeur de vérifier les limites de travail à ne pas dépasser (journalier – hebdomadaire) auquel cas la responsabilité pénale d'un accident lui incomberait directement.

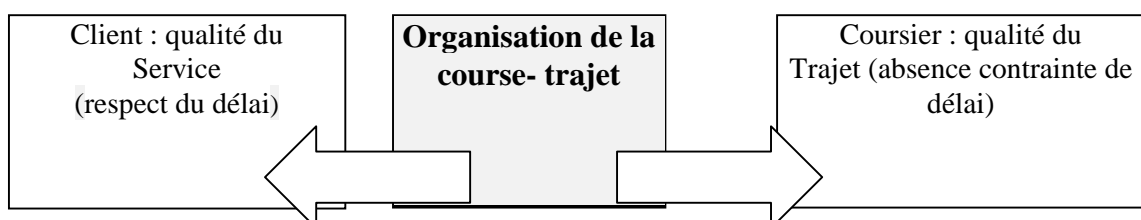
2- Organisation du travail (transformer la course vitesse en course trajet)

Je reprendrai à mon compte les propositions des deux ergonomes **F. Bourgeois** et **L. Van Belleghem** concernant les notions de course vitesse et course trajet.

Je cite :

"Il s'agit ici de privilégier la "course-trajet" sur la "course-vitesse", ce qui correspond à la fois à :

- *un enjeu de service (optimiser les courses-trajet pour garantir la qualité de service rendu, dont le respect du délai fait partie)*
- *un enjeu de prévention (optimiser les courses-trajet pour garantir la qualité de leur réalisation par le coursier, dont l'absence théorique de contrainte de délai fait partie).*



Entendons nous bien : la maîtrise de ce double jeu n'est pas simplement l'expression volonté de prévention et de service de l'entreprise. Elle correspond avant tout à construction de rationalité économique. En effet, l'organisation de la course-trajet est la réponse trouvée par l'entreprise à la réalisation effective de la prestation de service vendue au client (la livraison du pli) autant qu'à l'optimisation de ses moyens de transport. La mesure de l'efficacité de cette organisation peut donc bien se mesurer à partir de la qualité du service rendu d'une part (le respect du délai pour le client) et de la qualité du trajet coursier d'autre part (dont l'absence, théoriquement, de contrainte de délai fait partie).

On cerne ici l'importance de la formation des dispatcheurs afin d'arbitrer correctement l'affectation des courses en coursiers.

C'est du dispatcheur (en lien avec le preneur d'ordre) que dépend l'efficacité économique de l'entreprise et à l'heure actuelle le salaire du coursier (paiement partiel aux bons).

On perçoit alors la nécessité d'une réforme du mode de rémunération des coursiers afin d'éviter une mauvaise affectation des courses (choix des cylindrés – trajet ville-banlieue – relation avec le client) qui pourrait conduire à une course-vitesse et donc potentiellement à des accidents."

3- Equipements de travail – matériel

Cas général : l'entreprise doit fournir un véhicule au coursier afin qu'il puisse assurer la charge de travail qui lui est confiée. La cylindrée sera déterminée en fonction du secteur de travail. L'entretien et l'assurance professionnelle sont pris en charge par l'employeur.

Exception : A la demande expresse du coursier et après accord écrit de l'employeur, le coursier peut utiliser son propre véhicule. L'entreprise rembourse les frais kilométriques (sur la base de barème de l'administration fiscale). Le coursier doit justifier d'une assurance en cours de validité et **l'entreprise prendra en charge le surcoût lié à l'assurance professionnelle.**

En cas de panne ou réparation, l'entreprise aura un parc de véhicules de dépannage qu'elle tiendra à disposition de ses salariés pendant le temps normal où le véhicule du salarié est à l'atelier.

Que le véhicule soit sa propriété ou celle de l'entreprise, le salarié sera responsable de la vérification des éléments de sécurité : freins, pression et usure des pneus, différents niveaux de son véhicule et éclairage.

Il doit procéder aux vidanges régulières nécessaires. Il doit signaler par écrit, toutes les anomalies constatées.

L'employeur devra mettre en place un carnet d'entretien et d'incidents.

4- Equipement de protection individuel

Les besoins de protection du coursier ne sont pas strictement similaires à ceux d'un motard. Ex: le blouson du motard-type est trop rigide par rapport aux besoins de mobilité au niveau des bras.

Il en est de même pour les bottes.

Le casque doit être adapté au métier (visibilité, moyens de communications intégrés, poids...).

Une commission de travail composée par la CRAM, le ministère de l'emploi, les partenaires, les ergonomes et l'inspection du travail des transports **définira les besoins et fera des propositions.**

Un matériel professionnel devra à terme être créé. Ces équipements doivent être mis à disposition par l'employeur –et- le salarié s'engage à l'entretenir et à le restituer en cas de départ de l'entreprise.

Le renouvellement dû à la vétusté devra être prévu.

Il en sera de même pour les manchons et tabliers de protection.

5- Moyens de communication (téléphone et PDA)

- Le téléphone

Certaines entreprises privilégient dans le cadre de leur abonnement, les appels sortants, afin de maîtriser les coûts de téléphone. Cela induit un danger, car le coursier a besoin d'être en contact avec le dispatcheur, s'il y a un problème dans la course.

D'autres entreprises ont des **forfaits illimités en réseaux internes**, ce qui permet de renforcer le rôle d'assistance du dispatcheur et lui donner un rôle positif par rapport au coursier et pas uniquement de responsable hiérarchique.

Il convient par contre de **prohiber clairement les communications téléphoniques pendant la conduite**. Le salarié peut recevoir un appel, mais n'y répond pas et rappelle le dispatcheur quand il est à l'arrêt.

- Mini-ordinateur de poche (PDA)

Cet équipement est intéressant pour la lecture des plans et pour recevoir un courriel du dispatcheur indiquant la course suivante. Son utilisation devrait être développée et complémentaire du téléphone mobile. Certains modèles intègrent aujourd'hui les fonctions de téléphonie.

6- Visites médicales du travail spéciales

Le coursier devra, compte tenu des conditions de travail qui sont les siennes (intempéries, risques de TMS, nécessité d'avoir une vue corrigée si nécessaire), **être suivi de façon spécifique par le médecin du travail et rentrer dans le cadre de la visite médicale du travail spéciale**, tel que prévu par l'article R 241-50 du code du travail. Il conviendrait de préciser par arrêté du ministre du travail que le métier de coursier fait l'objet de cette surveillance.

7^{ème} proposition :

Mettre en place un système d'assurances professionnelles

Aucun coursier ne doit rouler sans assurance professionnelle.

Les compagnies d'assurances sont réticentes à assurer un coursier. Le montant habituellement proposé est par ailleurs prohibitif – par rapport aux risques encourus (comparativement à l'assurance voiture).

Compte tenu des propositions précédentes, impliquant la mise en place obligatoire d'une formation à la conduite en sécurité, le nombre d'accrochages et d'accidents devrait diminuer de façon certaine.

Une négociation devrait être initiée entre la branche et le groupement des assureurs.

Le ministre pourrait favoriser cette négociation avec l'aide de la DSCR.

8^{ème} proposition :

Réduire les accidents du travail, procéder à une évaluation des risques- Rappeler les responsabilités des employeurs et des salariés

Des durées du travail sur deux roues dans le froid ou la pluie de 8H par jour sont pénibles et peuvent générer des accidents.

Par contre, il est difficile d'avoir des données fiables car il existe une forme de dissimulation des accidents due en partie au statut du véhicule et à l'assurance.

Il serait possible de Prendre l'exemple du Conseil Général des Bouches du Rhône, qui depuis 2000 a institué **la carte professionnelle des salariés du BTP** (badge pour chacun porté de façon visible sur les chantiers) qui se veut un outil de lutte contre le travail clandestin. Cette carte qui permet le contrôle en temps réel de l'affiliation des salariés, peut contenir des données sur le groupe sanguin du coursier ou d'éventuels problèmes médicaux.

L'évaluation des risques spécifiques connus par les coursiers devra être faite par l'employeur avec l'aide entre autres du médecin du travail, les représentants du personnel devront être associés.

Vérifier le document établi par l'employeur en matière d'évaluation des risques constitue une des actions coordonnées prioritaires de l'inspection du travail des transports.

L'employeur qui organise le travail en privilégiant la course-vitesse sur la course-trajet est responsable pénalement de tout accident qui serait dû à la vitesse ou à des horaires dépassant les normes prescrites.

La faute inexcusable de l'employeur pourrait par ailleurs être retenu par la sécurité sociale et le serait de façon systématique en cas de non-application d'une recommandation de la CNAM prise en CTNC, visant à organiser la formation à la conduite en sécurité.

Le salarié doit respecter les consignes données par sa hiérarchie et doit informer par tous moyens, des incidents ou accidents dont il pourrait être à l'origine ou la victime.

Le salarié doit strictement respecter le code de la route (feux – priorités – sens unique – utilisation des couloirs de bus...).

9^{ème} proposition :

Simplifier et rendre effectif l'enregistrement des durées du travail et du mode de contrôle.

L'utilisation actuelle du livret individuel de contrôle n'est pas réaliste et ne permet pas d'évaluer la durée réelle de travail et de temps de service. Les fraudes sont par ailleurs faciles.

La durée du travail de base sera fixée par accord d'entreprise ou par le contrat de travail afin que l'entreprise puisse anticiper les présences et mieux gérer les courses.

Il devra être mis en place une **feuille de route hebdomadaire remplie par le salarié** et établie par procédé autocopiant, **signée par le salarié et l'employeur**.

Cette feuille de route, complétée le cas échéant, par tout autre moyen de contrôle permet au sens du décret 83/40 du 26 janvier 1983 modifié, d'enregistrer, d'attester et de contrôler la durée du temps passé au service de l'employeur.

Le contenu de cette feuille de route mentionne l'amplitude du travail et les heures de repos et pourra être une copie conforme de modèle concernant les salariés des entreprises de transport sanitaire du 4 mai 2000 (modèle définie par avenant n° 2 du 19 décembre 2000, arrêté d'extension du 17 octobre 2001).

Je proposerai par ailleurs d'élaborer un décompte horaire basé à la fois sur les relevés informatiques de prise d'ordre, pour ce qui concerne la durée réelle. Il suffit de mettre en place un logiciel avec le nom du coursier auquel la course est affectée. Ce logiciel existe déjà.

Le contrôle par le salarié, l'employeur, l'inspecteur du travail et le juge sera alors simplifié et non susceptible d'interprétations diverses, voire erronées.

10^{ème} proposition :

Modifier le calcul du salaire (part fixe et part variable)

Les coursiers sont en règle générale payés sur la base d'un salaire mensuel fixe correspondant au minimum prévu par la CCN auquel s'ajoute une part variable calculée en fonction du nombre de bons au-delà d'un certain seuil.

Les bons représentent à la fois des unités roulées et des unités de sujétion (ex : attente).

L'article 14 de la CCNTR interdit indirectement le paiement au bon "octroi de primes ou de majorations de salaire en fonction des distances parcourues et/ou du volume transportés. Cet article a été rédigé avant que LA CCN n'inclue l'activité courses pour éviter de voir les grands routiers prendre des risques avec des temps de conduite inconsidérés.

Si dans les entreprises structurées, le paiement en bon n'est pas une atteinte à la sécurité, il peut le devenir certaines entreprises qui s'affranchissent de tout respect des règles.

La mise en place de système de gestion informatique permet un contrôle rigoureux de la sécurité et des temps de travail.

Dans une activité où le contact prime et où le coursier représente la société qui l'emploie auprès du client et/ou de plus, le coursier dispose d'une certaine marge dans l'organisation de son travail, la compétence du coursier doit être récompensée.

Je propose donc selon sa classification dans la grille CCNTR, l'application du salaire conventionnel pour la durée légale du travail, le paiement d'heures supplémentaires s'il y a lieu et **l'attribution d'une part variable** devant correspondre de **manière qualitative** aux **performances professionnelles de chaque coursier**.

Une autre possibilité est d'attribuer une **part variable basée sur un intéressement sur le chiffre d'affaires collectif et/ou individuel**.

Pour rappel, la CCR taxi parisien a acté ce principe d'intéressement au chiffre d'affaires individuel

11^{ème} proposition :

Modifier le calcul des frais

Il règne une confusion entre remboursement de frais et la rémunération du travail.

Aujourd'hui, le kilométrage parcouru par le coursier est extrapolé à partir du nombre de bons ou d'unités. Le niveau de l'indemnisation est fonction de la cylindrée du véhicule et correspond au barème fiscal publié par l'administration.

Les frais ne peuvent constituer une rémunération complémentaire et doivent être justifiés. Par contre ces frais doivent répondre aux besoins en équipement des salariés.

Le véhicule utilisé devra répondre à une utilisation spécifique :

- 50 cm³ : utilisation privilégiée pour les courses intra muros ou citadine ;
- 125 cm³ : utilisation intra muros et proche banlieue ;
- 500 cm³ et plus : grande banlieue.

Les frais devront prendre en compte :

- L'équipement de la moto (pare-brise, manchons de guidon, tablier de protection, top case aluminium, antivols...).
- L'équipement du pilote (casque, bottes, blouson, équipement de pluie ou grand froid selon les régions)
- Les consommables : pneumatiques, note d'entretien, freins, etc...
- L'assurance (sauf prise en charge directe par l'entreprise)

Le kilométrage réel devra être pris en compte.

La commission mixte paritaire transports routiers pourrait être le lieu d'échanges et de fixation de nouvelles règles qui auraient l'avantage d'avoir une partie fixe liée à la sécurité et une partie variable liée aux nombres de kilomètres réels parcourus.

Il n'y aurait plus d'incitations à faire des bons pour avoir des indemnités non dues – que l'URSSAF est en droit de réintégrer dans le salaire.

Une fois le projet de calcul des frais établi, l'URSSAF pourrait être utilement consultée.

12ème proposition :

Lutter contre le travail illégal et la concurrence déloyale (inscription au registre des transports – contrôle inspection du travail des transports – carte d'identité professionnelle).

Sensibiliser les donneurs d'ordre sur leurs responsabilités.

Le travail illégal reste fréquent dans les entreprises de course deux roues non structurées.

Il se fait par l'emploi de salariés non déclarés et payés uniquement en bon, de main à la main. Ces sociétés emploient par ailleurs des salariés déclarés dans d'autres entreprises travaillant pour eux en heures complémentaires non déclarées.

Cela leur permet de proposer des prix défiant toute concurrence et qui manifestement ne reflète pas le coût réel de la course.

Ces faits sont aggravés par le fait que les entreprises deux roues ne sont contrôlées par personne.

Je rappelle donc ma proposition d'inscrire toutes les entreprises au registre des transports, ce qui éliminera d'office les entreprises **ayant un passé judiciaire** chargé et mettra toutes les entreprises en cause sous le **contrôle de l'inspection du travail des transports**.

Par ailleurs, en adoptant la proposition d'identifier sur le blouson du coursier et sur son coffre le nom de la société qui l'emploie, tous ceux qui seraient non identifiés de façon visible seront susceptibles d'être considérés comme effectuant potentiellement du travail illégal.

Je tiens par ailleurs à souligner l'expérience faite par la Caisse des Congés Payés du bâtiment du département 13 concernant la mise en place d'une **carte d'identité professionnelle** qui est un outil de lutte contre le travail clandestin. Cette carte permet, en temps réel, le contrôle de l'affiliation des salariés. Devant le succès reconnu, l'extension à la France entière est envisagée.

Cette idée pourrait être étendue au **secteur d'activité de la course**.

Les COLTI (Commission de Lutte contre le Travail Illégal) pourraient par ailleurs être sollicitées pour lancer des opérations chez ces entreprises qui emploient des salariés de façon illégale.

La C.S.A (Commission des Sanctions Administratives) du département, actuellement incompétente pour les deux roues, pourrait le devenir s'il y a inscription au registre des transports.

Les donneurs d'ordre

Il conviendrait par ailleurs de **sensibiliser les donneurs d'ordre de leur responsabilité pénale directe** en cas d'appel à des sociétés employant des salariés de façon illégale. Cela pourrait passer par une information conjointe de la branche et du ministère des transports et celui de la justice.

Il convient par ailleurs de les sensibiliser sur le fait qui consisterait à demander à une entreprise de courses de faire effectuer à un coursier une course vitesse, dans des délais incompatibles avec sa propre sécurité. Dans ce cas, ils sont susceptibles, en cas d'accident dudit coursier, **d'être poursuivis pour "mise en danger d'autrui" au même titre que l'employeur du coursier.**

Conclusion

Cette étude où les partenaires sociaux se sont longuement impliqués, montre que la branche doit évoluer de façon positive et que l'ensemble des partenaires est d'accord pour aller dans ce sens.

Je propose que les **accords de branche soient privilégiés**, qu'une surveillance positive et une aide administrative soit mise en place afin **que les accords** répondent aux besoins de la branche mais **respectent le cadre légal** afin de **pouvoir être étendus en totalité** par arrêté du ministre de l'emploi. D'autre part, il conviendrait de faire **un décret rendant obligatoire l'inscription au registre des transports de toutes les entreprises de courses.**

Les conséquences en seront :

- une amélioration des conditions de travail des salariés ;
- une consolidation des entreprises existantes et inscrites dans ce contrat de progrès ;
- un contrôle effectif de l'activité par l'inspection du travail des transports ;
- une meilleure sécurité routière ;
- les moyens effectifs de lutter contre le travail illégal ;

Si plusieurs propositions de ce rapport étaient reprises, il conviendrait de procéder à une information de la branche, des syndicats, des salariés et des donneurs d'ordre. L'IGTT pourrait participer à cette action d'information.

Christine Receveur

ANNEXE