

L'environnement juridique du coursier à vélo

95. Les acteurs issus de l'ubérisation n'évoluent pas dans un cadre juridique similaire aux sociétés de livraison à vélo classique. Pour une meilleure appréhension du phénomène d'ubérisation, il convient donc dans un premier temps d'étudier le cadre juridique applicable aux sociétés de transports traditionnelles qui pratiquent la course à vélo (**Section 1**) puis d'analyser les régimes dérogatoires au droit commun applicable à ces coursiers (**Section 2**).

Section 1 – Le cadre juridique applicable au coursier à vélo

96. Les coursiers à vélo évoluent dans un cadre juridique spécifique, ce qui signifie que ce ne sont pas les règles de droit commun qui s'appliquent. En effet, un régime juridique particulier régit la profession (*1*) et les contrats qui sont conclus avec un coursier à vélo (*2*).

1 – Le régime juridique régissant la profession

97. Pour faire face à une concurrence de plus en plus accrue dans le domaine des transports, un ensemble de textes a été mis en place afin d'encadrer l'accès et les conditions d'exercice de la profession. Cependant, seuls les transports pour compte d'autrui sont réglementés. Par opposition, les transports pour compte propre sont quant à eux totalement libéralisés.

98. En France, traditionnellement le transport pour compte propre est défini par la circulaire ministérielle du 10 Mars 2000. Même si aujourd'hui cette circulaire a été abrogée, elle reste, en l'absence d'autres normes nationales, la référence en la matière.

Elle permet de retenir trois critères cumulatifs pour que le transport soit considéré comme effectué pour compte propre :

- La marchandise doit être « *la propriété de l'entreprise ou a été vendue, achetée, louée, produite, transformée ou réparée par elle* » ;
- Le transport doit être effectué par des véhicules appartenant à l'entreprise ou par des véhicules « *pris en location avec ou son chauffeur* » ;
- « *Le transport doit rester l'activité accessoire de l'entreprise* »⁴⁹.

99. Les entreprises de coursier à vélo ne sont pas les propriétaires de la marchandise et le transport est l'activité principale de leur entreprise. Ils entrent donc le cadre d'un transport pour compte d'autrui. Cependant, il est à relever qu'ils ne sont pas soumis aux conditions d'honorabilité et de capacité financière et professionnelle incombant les véhicules motorisés à 2 ou 4 roues. Les entreprises effectuant des courses à l'aide de moyens non motorisés se situent en dehors de cette réglementation et l'accès à la profession ainsi que ses conditions d'exercice ne sont conditionnées que par l'inscription de l'entreprise au Registre des Commerces et des Sociétés.

100. Concernant la réglementation sociale, pendant de nombreuses années les coursiers ne bénéficiaient d'aucun régime particulier. Pour assainir la profession et mettre fin à certaines pratiques courantes dans le milieu tel que le travail dissimulé, les organisations professionnelles ont milité en faveur de l'intégration du métier de coursier au sein de la convention collective nationale des transports

⁴⁹ Circulaire n°2000-17 du 10 Mars 2000 relative aux titres administratifs et documents de transport détenus par les entreprises de transport routier de marchandises et de location de véhicules industriels destinés au transport de marchandises, Art.1

routiers. C'est dans ce contexte que l'avenant n°94 de la Convention Collective Nationale des Transports et Activités Auxiliaires du Transport a été adoptée le 13 Décembre 2005. Cependant le coursier à vélo était exclu de son champ d'application et il a fallu attendre le 12 Décembre 2014 pour qu'un second avenant à cette Convention Collective dispose que « *Le coursier sur véhicule non motorisé relève des mêmes règles générales que l'ensemble des coursiers telles que définies dans l'avenant n°94* »⁵⁰.

2 – Le régime juridique applicable au contrat conclu avec le coursier à vélo

101. Pour connaître le régime applicable au contrat conclu avec le coursier à vélo, il est essentiel de pouvoir le qualifier juridiquement. S'agit-il d'un contrat de transport ou d'un contrat d'entreprise ?

102. La difficulté réside en ce qu'il n'existe pas de définition légale du contrat de transport. Pour le définir, il faut donc se tourner vers la jurisprudence et la doctrine. Selon le Doyen Rodière, le contrat de transport serait « *un contrat par lequel un voiturier professionnel promet de déplacer une marchandise sur une relation définie moyennant une somme d'argent* »⁵¹.

103. De cette définition découle trois éléments cumulatifs permettant de caractériser le contrat de transport :

- Le déplacement doit être l'objet principal du contrat. Ce critère permet de distinguer le contrat de transport d'autres contrats lui ressemblant tel que le contrat de commission de transport ou encore de déménagement ;
- Ensuite, il faut une maîtrise de l'opération ce qui signifie que le transporteur doit être indépendant lors de la réalisation de l'opération.
- Et enfin, le transporteur doit être un professionnel du transport.

104. Aucun des critères énoncés n'impose de mode de transport particulier. Cela signifie, que même en exerçant son activité à vélo, le contrat conclu avec le coursier est un contrat de transport. Ce dernier est un professionnel du métier,

⁵⁰ Avenant n°104 du 12 Décembre 2014 de la Convention Collective Nationale des Transports Routiers et Activités Auxiliaires du Transport, Préambule

⁵¹ M. TILCHE, « Coursiers », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, n°2972, 2003, accessible sur [<http://www.lamyline.fr/>]

qui a comme objectif unique le transport du colis qu'il réalise en toute indépendance.

105. Même si le coursier est incontestablement un transporteur, peut-il relever du Code de Commerce qui n'évoque pour sa part que les voituriers ? Comme le soulève Marie Tilche, rédactrice en chef du Bulletin des Transports et de la Logistique, « *Ce terme est vieillot (...) Le Code de Commerce ne fait pas référence aux véhicules Terrestre à Moteur et englobe dans ses mêmes articles le chemin de fer et le batelier* »⁵². Dès lors, aucune raison ne s'oppose à ce que le coursier puisse, lui aussi, relever du régime issu du Code de Commerce.

106. Son raisonnement va encore plus loin puisqu'elle considère que les contrats-types sont applicables au coursier à vélo. Elle relève, à juste titre que l'article 1^{er} du contrat type général dispose que « *Le contrat a pour présent objet le transport en régime intérieur d'envois pour lequel il n'existe pas de contrat spécifique (...) quel que soit le mode de transport utilisé* »⁵³ et qu'aucune autre disposition n'exclut le métier de coursier de son champ d'application.

107. Le contrat conclu avec le coursier à vélo est donc un contrat de transport relevant de règles spécifiques.

Même si les conditions d'accès à la profession de coursier à vélo ne sont pas réglementées, il bénéficie pour tout ce qui découle du contrat conclu avec lui et de la réglementation sociale de régimes dérogatoires au droit commun.

Section 2. Analyse des régimes dérogatoires au droit commun applicables au coursier à vélo

108. Les coursiers à vélo ne sont pas soumis aux règles de droit commun mais bénéficient de régimes particuliers. Il conviendra donc d'étudier plus en détail la réglementation sociale qui leur est applicable (1), ainsi que la réglementation TRM spécifique à l'activité de transporteur (2).

⁵² *Ibidem*

⁵³ Contrat-type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat-type spécifique, JORF n°0079 du 2 Avril 2017, art.1

1 – La réglementation sociale

109. Depuis 2014 les coursiers sur véhicules non motorisés ont été intégrés à la Convention Collective Nationale des Transporteurs Routiers et Activité Auxiliaires du Transport via l'avenant n°94 relatif aux coursiers en véhicules motorisés.

Cet avenant permet notamment de donner les bases de la législation sociale applicable aux coursiers.

110. En effet, l'article 2 encadre la durée de travail. Cet article délimite l'amplitude horaire qui est « *L'intervalle existant entre 2 repos journaliers successifs ou entre un repos hebdomadaire et le repos journalier immédiatement précédent ou suivant* »⁵⁴. Il s'agit donc de déterminer le moment de prise et de fin de poste du coursier.

111. Il a été déterminé que le coursier prend son poste à l'heure de prise de service fixée par l'entreprise ou à l'heure d'enlèvement de la première course si celle-ci est antérieure à l'heure de prise de service.

Parallèlement, le coursier quitte son poste à l'heure où il quitte l'entreprise ou à l'heure de livraison de la dernière course.

Une fois l'amplitude déterminée, il faut en connaître les limites. Les coursiers ne peuvent pas avoir une amplitude journalière supérieure à 10 heures mais ce principe connaît une exception. En effet, pour des raisons tenant à des conditions d'exploitation, l'amplitude journalière peut atteindre 11 heures mais uniquement 2 fois par semaine.

112. Cependant, l'amplitude n'est pas la durée de travail effectif. En effet, la durée de travail effectif correspond à l'amplitude diminuée des temps de pause, de repas, de coupure etc. De ce fait l'avenant prévoit que pour le décompte de la durée de travail et donc des heures supplémentaires, l'amplitude journalière est diminuée d'une heure forfaitaire.

113. Afin de contrôler cette durée de travail, l'avenant prévoit la mise en place d'un carnet de route qui doit être rempli quotidiennement et qui permet « *D'en-*

⁵⁴ Avenant n°94 du 13 Décembre 2005 de la Convention Collective Nationale des Transports Routiers et Activités Auxiliaires du Transport, art.2

registrer, d'attester ou de contrôler le temps passé au service de l'employeur »⁵⁵.

Tous les mois ce document doit être signé par l'employeur et le coursier.

114. La rémunération des coursiers est pour sa part réglementée par l'article 3 de l'avenant qui établit des minimums en deçà desquels les entreprises de transport ne peuvent pas descendre pour rémunérer leurs coursiers. En effet, la rémunération mensuelle « *ne peut être inférieure au cumul du taux horaire conventionnel garanti (...) et d'autre part variable déterminé au sein de l'entreprise* »⁵⁶.

Concernant cette part variable, là aussi un minimum est garanti en fonction de l'emploi du coursier :

- S'il s'agit d'un emploi de coursier confirmé 1^{er} degré, la part variable doit correspondre au minimum à 6% du taux horaire conventionnel ;
- S'il s'agit d'un emploi de coursier confirmé 2^{ème} degré, la part variable doit correspondre au minimum à 15 % du taux horaire conventionnel.

115. Enfin cet avenant prévoit les formations et les règles de sécurité auxquelles doivent se conformer les coursiers. Il permet donc de poser les bases de la législation sociale applicable aux coursiers à vélo.

2 – La réglementation TRM

116. Le contrat conclu avec le coursier est soumis à la réglementation applicable au TRM. Il ne s'agira pas ici d'énumérer toutes les règles applicables au TRM mais de constater que l'application de certaines règles vont avoir un impact important sur le coursier et son cocontractant notamment en termes d'obligation, de responsabilité ou encore de délai pour agir.

117. Sur le point de la responsabilité, l'application des articles L133-1 et L133-2 du Code de Commerce permettent d'instituer un régime de responsabilité différent pour les pertes et avaries des objets transportés et pour retard à la livraison.

⁵⁵ *Ibidem*, art. 2.3 4

⁵⁶ *Ibidem*, art.3

118. Concernant les pertes et avaries, c'est une responsabilité de plein droit du transporteur qui est prévu par le Code de Commerce. Etant précisé que « *Toute clause contraire (...) est nulle* »⁵⁷, cette responsabilité de plein droit est d'ordre public, ce qui signifie que les parties ne peuvent pas y déroger. En revanche concernant le retard, cette responsabilité n'est pas d'ordre public, ce qui implique que les parties peuvent déroger à l'obligation de ponctualité par une clause de non-responsabilité. Sur ce point, il convient de noter que la Cour de Cassation a considéré que pour les sociétés de transport rapide, une telle clause doit être réputée non écrite parce qu'elle contredit la portée de l'engagement pris⁵⁸.

119. De plus, le demandeur peut facilement engager la responsabilité du transporteur qui est soumis à une obligation de résultat⁵⁹.

Seules trois causes exonératoires permettent au transporteur de faire échec à cette présomption de responsabilité. Il s'agit de :

- La force majeure ;
- Le vice propre de la marchandise ;
- La faute de l'ayant droit.

120. Il est à noter que ce système de responsabilité « sévère » à l'égard du transporteur est contrebalancé par :

- L'article L133-6 du Code de Commerce qui prévoit un délai de prescription très court. En droit commun, le Code Civil prévoit un délai de prescription de 5 ans « *à compter du jour où le titulaire d'un droit a connu ou aurait dû connaître les faits lui permettant de l'exercer* »⁶⁰. Dans le cadre d'un contrat de transport, le délai de prescription est d'un an. Une seule exception permettant de revenir à la prescription de droit commun est prévue en cas de « *fraude ou infidélité du voiturier* »⁶¹.
- L'article L133-3 du Code de Commerce qui prévoit une forclusion de la responsabilité du transporteur si au moment de la livraison ou dans les 3 jours qui la précèdent, aucune réserve n'a été émise.

⁵⁷ C. Commerce, art. L133-1

⁵⁸ Cass. Com., 22 Octobre 1996, N° de pourvoi : 93-18632, Bulletin 1996 IV N° 261 p. 223

⁵⁹ Obligation qui se déduit du C. Commerce, art L133-1

⁶⁰ C. Civil, art. 2224

⁶¹ C. Commerce, art. L133-6

121. Enfin le contrat de transport conclu avec le coursier à vélo est aussi soumis au Contrat Type Général⁶². Même si un bon nombre des dispositions prévus par ce contrat type n'ont pas vocation à s'appliquer lors d'un contrat de course – à titre d'exemple l'article sur le bâchage – le coursier pourra tout de même se prévaloir des limitations de réparation prévues par ce contrat-type.

⁶² Contrat-type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat-type spécifique, JORF n°0079 du 2 Avril 2017