

Europe Solidaire Sans Frontières > Français > Europe & France > France > Salariat, travail, syndicats (France) > Mutation du travail (France) > **Profession : chargeur de trottinettes, « juicer », dernier-né des petits (...)**

Profession : chargeur de trottinettes, « juicer », dernier-né des petits boulots de l'ubérisation

lundi 22 juillet 2019, par [COLLAS Aurélie](#) (Date de rédaction antérieure : 3 mars 2019).

Avec le déploiement des trottinettes électriques en libre-service dans les villes, un nouvel emploi est apparu : celui de « juicer », ou chargeur de trottinettes.

Où va le travail ? A bord de sa camionnette blanche, Yacine quitte Saint-Denis, dans la banlieue nord de Paris, pour rejoindre le centre de la capitale. Il est 14 heures, jeudi 21 février, et sa journée de travail commence : six heures de chasse aux trottinettes que les usagers ont laissées à moitié déchargées, ici ou là, au détour d'une rue. Six heures à tourner dans les artères de la ville comme un poisson dans un bocal. Saint-Michel, Raspail, Saint-Germain, puis encore Saint-Michel, Châtelet, Rivoli...

Yacine, 39 ans, est chargeur de trottinettes, ou « juicer » - juice signifie électricité en argot anglais. Un nouveau petit boulot de l'ubérisation - la mise en relation, par des plates-formes numériques, de clients et d'indépendants - apparu en France à l'été 2018, quand des sociétés (sept aujourd'hui) ont commencé à semer leurs trottinettes électriques en libre-service dans les villes. Depuis novembre 2018, Yacine travaille pour l'entreprise américaine Lime, la marque au citron. Il n'est pas salarié, mais autoentrepreneur. Il ne reçoit pas de fiche de paie, mais une rémunération journalière qui dépend du nombre de trottinettes collectées dans la journée, rechargées à son domicile la nuit et redéployées au petit matin.

Yacine n'a pas de patron, si ce n'est l'algorithme de l'application Lime sur son smartphone. C'est l'appli qui donne la marche à suivre : où trouver les trottinettes, où les replacer, combien elles rapportent (entre 5 et 6 euros l'unité). C'est aussi elle qui lui attribue une note de satisfaction dont dépend le nombre maximal de trottinettes qu'il est autorisé à recharger chaque jour. Un couac, un retard, et ce plafond baisse. La paye aussi.

Etudiants ou salariés en quête d'un complément de revenu

A voir les cernes dissimulés dans l'ombre de sa casquette, le boulot est éreintant. « On finit tard le soir, on commence tôt le matin, raconte ce père de trois enfants. Et puis c'est physique. Les trottinettes pèsent 20 kg. Je me suis musclé depuis que je fais ça ! »

Ses efforts, dit-il, sont « récompensés » chaque matin, lorsqu'il reçoit son dû. Quarante trottinettes - son plafond actuel - rapportent à Yacine autour de 200 euros par jour, auxquels il faut soustraire les charges : l'amortissement du camion (acheté 3 500 euros), l'assurance, l'essence, l'électricité, les cotisations... A la fin du mois, il lui reste environ 1 800 euros.

A 15 heures, l'application indique une trottinette déchargée sur un trottoir entre le pont des Arts et le pont du Carrousel. Yacine cherche à se garer, ne trouve qu'un arrêt de bus, met ses feux de

détresse. Il risque une contravention, mais pas le choix. Le stationnement gênant fait partie des risques du métier dont il doit endosser l'entière responsabilité : « Si je ne fais pas ça, je ne travaille pas. » Arrivé au lieu indiqué, Yacine scanne le code de la trottinette. 5,80 euros dans la tirelire.

Direction ensuite le boulevard Raspail, où deux trottinettes ont les batteries à plat. La première lui passe sous le nez : un autre « juicer » est en train de la monter dans son fourgon. La seconde a déjà filé. La concurrence entre chargeurs est de plus en plus forte à mesure que leur nombre s'accroît.

« Ce job permet de travailler dehors, d'être libre de son temps, de ne pas avoir de patron »

Mais Yacine reste positif. « Faut pas se mentir, il n'y a pas que des inconvénients », assure-t-il. A 17 heures, de passage sur les quais, il sourit en contemplant les monuments longeant la Seine : « Voilà, c'est mon bureau ! » Yacine aime Paris et conduire. « Ce job permet de travailler dehors, d'être libre de son temps, de ne pas avoir de patron », explique-t-il.

Son CV accumule les expériences d'autoentrepreneur : marchand, gérant d'un food truck, conducteur de taxi... En novembre 2018, lorsqu'il a entendu parler de l'activité de « juicer », il était au chômage. « C'est venu au bon moment, dit-il. Au début, Lime payait sept euros la trottinette. Je gagnais bien, j'envisageais de me développer, de prendre quelqu'un. » Mais loi de l'offre et de la demande oblige, le prix a baissé. « Sept euros, c'était honnête. Cinq euros, c'est juste. Je pense chercher autre chose. »

En réalité, peu de chargeurs de trottinettes vivent de cette activité. Beaucoup sont étudiants ou salariés à la recherche d'un complément de revenu. C'est le cas de Yazid, gardien d'immeuble. « Je fais ça quand je peux, quand je vois quelques trottinettes le soir dans le quartier, raconte-t-il. Je prends ma voiture, j'en mets cinq dans le coffre et les branche dans le salon. » Montant du gain : 25 à 30 euros par nuit. « Ça évite d'être dans le rouge. »

« Je ne pense pas qu'on puisse en vivre »

« Au début, c'était amusant, comme lorsqu'on cherche des Pokémon dans le jeu Pokémon Go ! », explique Jason. Sauf que cet étudiant n'a pas trouvé de « nid » (zone de dépôt) près de chez lui pour replacer les trottinettes le matin. Il a laissé tomber au bout d'un mois.

Anis, un chômeur de 22 ans, conclut, à l'issue de trois mois d'expérience, à une « super arnaque » : « Une fois payés la location du camion, du local pour charger les trottinettes, le plein d'essence, il ne restait quasiment rien des 100 euros que j'avais gagnés dans la journée. »

« Cette activité ne me choque pas tant qu'elle reste un job d'étudiant, estime Grégoire Leclercq, cofondateur de l'Observatoire de l'ubérisation. Le problème, c'est quand on la propose à des gens qui cherchent un revenu décent. Là, on les piège. D'abord, parce qu'à l'exception d'une minorité qui industrialise l'activité, je ne pense pas qu'on puisse en vivre. Ensuite, parce que ces personnes n'ont pas la protection sociale qu'offre un contrat de travail. »

« Toutes les sécurités constitutives du droit du travail n'existent pas pour ces gens-là »

Pas de mutuelle, pas de chômage, pas de congés payés, pas de salaire minimum, pas d'indemnisation en cas de maladie ou d'accident du travail... « Toutes les sécurités constitutives du droit du travail n'existent pas pour ces gens-là », renchérit Karim Amellal, auteur de *La Révolution de la servitude* (Demopolis, 2018). Pour les sociétés du secteur, le recours à des indépendants permet de disposer d'une main-d'œuvre à moindre coût. Contacté, Lime n'a pas donné suite à nos sollicitations.

Il est 20 heures. Dans le centre de Paris, le trafic des livreurs Deliveroo à vélo et des chauffeurs privés bat son plein. Yacine s'arrête à Châtelet et fait le bilan. Il a trente-deux trottinettes dans son camion. Il arrivera à atteindre les quarante en ramassant quelques-unes sur le chemin du retour. Chez lui, il lui faudra une bonne demi-heure pour installer les branchements électriques. Puis il se réveillera à 4 h 30 pour déposer les trottinettes avant 7 heures dans Paris... et ainsi de suite, jusqu'à trouver une activité plus rentable.

Le secteur, en tout cas, va continuer à se développer : un huitième opérateur vient d'annoncer, jeudi 7 mars, le déploiement de huit cents trottinettes à Paris, et d'autres sociétés devraient encore suivre.

Aurélie Collas

P.-S.

• Le Monde Publié le 09 mars 2019 à 08h40 - Mis à jour le 07 juin 2019 à 15h33 :
https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/03/09/profession-chargeur-de-trottinettes-dernier-ne-des-petits-boulots-de-l-uberisation_5433667_3234.html