

# Comment penser l'alternative au capitalisme de plateforme dans une logique de réencastrement polanyien ?

**Laura Aufrère**

*CEPN, université Sorbonne Paris-Nord, CEPN UMR CNRS 7234  
laura.aufrere@univ-paris13.fr*

**Philippe Eynaud**

*IAE, université Panthéon Sorbonne Paris 1, Gregor  
philippe.eynaud@univ-paris1.fr*

**Lionel Maurel**

*InSHS, CNRS  
lionel.maurel@cnrs.fr*

**Corinne Vercher-Chaptal**

*université Sorbonne-Paris Nord, CEPN UMR CNRS 7234  
vercher@sorbonne-paris-nord.fr*

L'article envisage les alternatives au capitalisme de plateforme dans une logique de réencastrement polanyien. Issus d'études de cas de plateforme coopérative dans les secteurs du covoiturage, de la livraison à vélo et de l'hébergement, les résultats mettent au jour des modèles d'activité hybrides au sein desquels le principe marchand est mis au service de la logique réciprocitaire. Rejetant la rationalité algorithmique formelle des entreprises-plateformes dominantes, les alternatives cherchent à aligner les comportements individuels et collectifs sur les valeurs de solidarité et les finalités d'intérêt collectif ou général. Les plateformes étudiées expérimentent des modalités originales de passage à l'échelle basées sur la fédération de communautés, et respectueuses de leur ancrage dans l'économie substantive. Les résultats permettent d'une part de penser des complémentarités entre différentes formes d'encastrement susceptibles d'intervenir à plusieurs échelles, ils ouvrent d'autre part des perspectives pour repenser les politiques publiques vis-à-vis des expérimentations de l'économie solidaire et des communs.

***How to conceptualize an alternative to platform capitalism according***

## to the re-embedding process of K. Polanyi ?

*The article considers alternatives to platform capitalism in a logic of Polanyian re-embedding. Stemming from case studies in the car-pooling, bike delivery and hosting sectors, the results uncover hybrid business models in which the market principle is used in the service of reciprocal logic. Rejecting the formal algorithmic rationality of capitalist platforms, the alternatives seek to align individual and collective behavior with values of solidarity and goals of general interest. They are experimenting with original methods of scaling up, based on the federation of communities, respectful of their anchoring in the substantive economy. The results make it possible to think of complementarities between different forms of embedding likely to be played out on several scales, and open perspectives for rethinking public policies vis-à-vis the experiments of the solidarity economy and the commons.*

---

Mots clés : plateformes numériques, entreprise-plateforme, coopérativisme de plateforme, ré-encastrement, démarchandisation, réciprocité, économie substantive

---

Keywords : digital platforms, enterprise platform, platform cooperativism, re-embedding, decommodification, reciprocity, substantive economy

---

## 1. Introduction

Dans la littérature, les « plateformes numériques » sont généralement associées à l'évolution du capitalisme contemporain [Bamberger et Lobel, 2017 ; Smyrnaio, 2017 ; Srnicek, 2017]. Pour Srnicek [2017], une nouvelle forme d'entreprise s'est développée au <sup>xxi</sup><sup>e</sup> siècle grâce aux innovations des technologies numériques : l'entreprise-plateforme, positionnée à la fois en tant qu'acteur intermédiaire entre différentes catégories d'utilisateurs, et comme l'espace même où se réalisent les activités d'échange de biens et de services entre eux. La littérature sur les plateformes est riche de définitions [Bamberger et Lobel, 2017 ; Constantinides *et al.*, 2018 ; Smyrnaio, 2017, Srnicek, 2017 ; Vercellone *et al.*, 2018] et ouvre sur des débats théoriques concernant la nature, les caractéristiques et l'utilité sociale de celles-ci. Deux grandes catégories de plateformes peuvent être distinguées [Carballa-Smichowski et Coriat ; 2017] : les entreprises-plateformes qui cherchent à contrôler de grands volumes de données pour en tirer profit [Smyrnaio, 2017 ; Srnicek, 2017 ; Vercellone *et al.*, 2018], et les plateformes alternatives qui entendent s'émanciper des principes purement marchands et répondre à des enjeux de soutenabilité sociale et environnementale [Vercher-Chaptal *et al.*, 2021 ; Fuster Morell, 2018].

Le cadre conceptuel polanyien est pertinent pour comprendre l'avènement de certaines entreprises-plateformes dans l'économie numérique et la domination exercée aujourd'hui par celles-ci. C'est bien parce qu'elles ont réussi à se désencastrier d'une multitude d'institutions sociales que ces entreprises ont pu s'imposer, jusqu'à atteindre dans certains secteurs des positions quasi monopolistiques. Droit du travail, protection sociale, fiscalité, droit de la concurrence, protection des données, etc. : ces corpus de règles garanties théoriquement par les États ont été mis à mal dans leur effectivité par les stratégies des entreprises-plateformes pour assurer une croissance rapide, et notamment par leur capacité à se « dé-territorialiser » pour déjouer à leur avantage l'application du droit [Behar Touchais, 2017]. C'est aussi parce qu'elles ont repris à leur compte les marchandises fictives (notamment le travail) et en ont créé une nouvelle (les données) que ces entreprises ont pu imposer leur domination. En parallèle, on a assisté à des actions de résistance des institutions publiques, des collectivités locales, des tribunaux et des législateurs [Pelzer *et al.*, 2019], visant à adapter les mécanismes de régulation pour exercer un contrôle sur les plateformes et les ré-encastrier, avec plus ou moins de réussite. Cette dialectique est caractéristique du « double mouvement » mis en lumière par Karl Polanyi dans *La grande transformation* : « Dans le même mouvement où les marchés s'étendaient, des contre-mouvements émergeaient pour en contrôler l'expansion et l'influence » [Polanyi, cité par Goodwin, 2018, p. 1268].

Mais ces tentatives de régulation ne constituent pas le seul fondement d'un contre-mouvement visant à contrebalancer l'action des acteurs dominants du capitalisme numérique. Celui-ci se traduit également par l'émergence de plateformes alternatives avec une force de proposition inédite. Ainsi, au cours des dix dernières années, de nombreuses initiatives de plateformes coopératives ont vu le jour en Europe et aux États-Unis [Scholtz, 2017 ; Scholtz et Schneider, 2017]. Bien qu'insérées dans le marché, les plateformes coopératives reposent sur des principes d'échanges qui dépassent les seuls échanges marchands. L'objet de l'article est de penser les alternatives au capitalisme de plateforme dans une logique de réencastrement polanyien. Il s'agit en particulier de dépasser les concepts aux contours flous « d'économie collaborative » ou « d'économie du partage » pour retrouver, grâce à la grille de lecture polanyienne, la capacité à distinguer des catégories d'acteurs agissant selon des principes économiques différents. Plus spécifiquement, nous nous demandons en quoi les plateformes alternatives de notre échantillon, qui coordonnent des activités matérielles (covoiturage, livraison, hébergement, etc.) par le biais de l'outil numérique sont en mesure d'incarner une économie substantive aux contours renouvelés. Les éléments de réponse sont apportés via une étude empirique basée sur trois plateformes nées en France, Mobicoop, Oiseaux de Passage et CoopCycle, et œuvrant respectivement dans les secteurs de la mobilité, de l'hébergement et de la livraison à vélo. Au sein de ces secteurs, elles visent à produire une alternative aux acteurs dominants : Blablacar, Airbnb et Deliveroo.

L'article débute par une revue de littérature. On y voit comment les entreprises-plateformes dominantes participent d'un approfondissement du processus de marchandisation et combien les dispositifs numériques qu'elles déploient immergent les acteurs dans une rationalité formelle, au sens polanyien du terme. Si le cadre

polanyien rend utilement compte des traits saillants du capitalisme de plateforme, il conserve également toute sa pertinence pour penser les alternatives. Dans cette perspective, nous mobilisons une grille de lecture originale de l'approche polanyienne qui permet de penser les complémentarités entre différentes formes d'encastrement – « hard » et « soft » – susceptibles d'intervenir à plusieurs échelles. Les résultats des études de cas mettent au jour des modèles d'activité hybrides au sein desquels le principe marchand est mis au service de la logique réciprocaire. C'est sur cet agencement inédit que peut se déployer une économie substantive au sein de l'économie numérique. Les plateformes étudiées rejettent la rationalité formelle, instrumentale et optimisatrice des entreprises-plateformes dominantes, et cherchent à aligner les comportements individuels et collectifs sur les valeurs de solidarité et les finalités d'intérêt général. Afin d'assurer la croissance de l'activité nécessaire à leur pérennisation, les plateformes alternatives expérimentent des modalités originales de passage à l'échelle respectueuses de leur ancrage dans l'économie substantive, et basées sur un modèle de fédération de communautés.

## 2. Revue de littérature

### 2.1. Le cadre polanyien pour caractériser le mouvement de plateformes de l'économie

Marchandises fictives, économie formelle, désencastrement : les notions polanyiennes permettent de saisir le prolongement de la dynamique de marchandisation du travail par les entreprises dominantes du capitalisme de plateforme, qui imposent une rationalité formelle aux acteurs qu'elles mettent en relation [Vercher *et al.*, *op.cit.*].

#### 2.1.1. Un prolongement de la logique de marchandisation du travail

Une des caractéristiques des entreprises-plateformes dominantes est le très faible recours à l'emploi salarié. Ainsi, les « plateformes à la demande<sup>1</sup> » s'adressent le plus souvent à des travailleurs indépendants (au moins formellement) et propriétaires de leurs équipements de production. Cela permet à ces entreprises de reporter les coûts d'investissement, d'entretien, d'assurance, d'amortissement sur les offreurs de services, c'est-à-dire les travailleurs (livreurs, chauffeurs de taxi, etc.) qu'elles ne salarient pas. Ce faisant, elles ne contribuent pas à la protection sociale *via* les cotisations patronales (retraite, congés maladie, chômage, etc.). Comme l'ont décrit Gosta Esling-Andersen [1999] ou encore Postel et Sobel [2013], l'État providence a mis en place une politique de décommodification visant à réduire la dépendance des individus vis-à-vis du marché et à assurer les risques sociaux des citoyens. Cette « protection sociale » du travailleur est au cœur du droit du travail français. Elle peut être lue comme « un processus profond de démarchandisation du travail qui sort le salarié de l'aléa marchand et lui donne une sécurité permettant une réelle autonomie et la construction de soi » [Postel et Sobel, 2013, p. 115]. À l'aune du mouvement de balancier entre démarchandisation et remarchandisation qui s'opère au sein de l'économie

<sup>1</sup> C'est-à-dire les plateformes qui offrent un service ou des produits à la demande en permettant à des offreurs et des demandeurs de se rencontrer.

capitaliste [Wood *et al.*, 2019], la logique de plateformes actuelle consiste en une régression par rapport aux protections instaurées dans le cadre de l'État social pour atténuer les effets de la marchandisation fictive du travail [Supiot, 2010]. À la fiction juridique initiale du travail-marchandise, l'ubérisation du travail – selon l'expression consacrée – cherche à ajouter une fiction de l'indépendance, d'ailleurs de plus en plus souvent dénoncée par des tribunaux, aux États-Unis, en Europe ou en France, qui requalifient ces « faux » indépendants en salariés<sup>2</sup>.

### 2.1.2. La primauté de la rationalité formelle

Obéissant au principe économique du « winner takes all », les entreprises-plateformes aspirent dès le départ à une position dominante sur leur marché afin d'en contrôler les futures règles. Pour cela, elles développent rapidement leurs activités commerciales en s'assurant de coûts marginaux très faibles, autorisant ainsi une croissance quasi illimitée et débouchant sur des situations de quasi-monopole<sup>3</sup>. Cette stratégie conduit à des configurations de plateformes dites « allégées » [Srnicek, 2018] c'est-à-dire des entreprises pratiquement dénuées d'actifs : « Uber, la plus grande entreprise de taxis du monde, ne possède aucun véhicule [...] et Airbnb, le plus grand fournisseur d'hébergement, ne possède aucune propriété » [Goodwin, 2018].

Bien qu'« allégées », les plateformes restent néanmoins propriétaires de l'essentiel : les données et les algorithmes. Cela leur permet d'exercer un contrôle étroit sur la tarification, et de coordonner les activités des individus [Choudary, 2018]. Les interfaces réservées aux travailleurs des plateformes précisent de façon détaillée les tâches à accomplir, et permettent de contrôler l'activité des travailleurs. Cette dimension prescriptive s'exerce également sur les usagers qui sont incités à des pratiques d'évaluation et de notation croisées [Casilli et Posada, 2019 ; Aggeri, 2019]. Ces dispositifs d'évaluation, souvent présentés comme un moyen de créer « artificiellement » la confiance nécessaire pour que s'opèrent les transactions, exercent en retour une action en profondeur sur les subjectivités des acteurs qui se savent jugés en permanence [Aggeri, 2019] et affectent leur manière d'entrer en relation les uns avec les autres. La « gouvernamentalité algorithmique » [Contouris, 2019] constitue ainsi une nouvelle manière, typique du *xxi*<sup>e</sup> siècle, d'instrumentaliser à des fins économiques les liens sociaux. Dans cette nouvelle forme de « gouvernance par les nombres » [Supiot, 2015], les dispositifs de notation, qui relèvent d'une rationalité instrumentale, participent d'une représentation formelle de l'économie, telle que caractérisée par Karl Polanyi. Il l'oppose à l'économie dite substantive qui par définition reconnaît la diversité des principes économiques, associant échanges marchands, redistribution, réciprocité et économie domestique dans sa mise en œuvre.

2 En France, l'arrêt de la Cour de cassation du 4 mars 2020 requalifie en contrat de travail la relation contractuelle entre la société Uber et un chauffeur.

3 Le fameux adage « too big to fail » justifie cette stratégie qui privilégie « la croissance avant les profits » [Smyrniakos, 2017].

## 2.2. Du double mouvement polanyien à l'émergence de plateformes alternatives

Au travers du concept de « contre-mouvement », Polanyi affirme que la marchandisation de la société déclenche des réactions de protection qui cherchent à accroître l'intervention de l'État et à promouvoir des formes alternatives d'organisation socio-économique. Ce faisant, on peut interpréter les contre-mouvements contemporains comme des réactions défensives à l'ajustement structurel et à la réforme néolibérale. Il se joue sur ces terrains d'opposition de nouveaux arrangements institutionnels en recherche de légitimité [Hinings *et al.*, 2018] qui présentent des points communs avec les travaux sur l'entrepreneuriat institutionnel [Pacheco *et al.*, 2010]. Goodwin énonce ainsi la possibilité d'émergence de contre-mouvements « offensifs » qui peuvent jouer collectivement sur le refus d'une concurrence par les prix afin de promouvoir la qualité du service [Éloire, 2010]. Ces derniers cherchent à faire émerger les formes d'un monde démarchandisé plutôt que de simplement défendre le *statu quo*. Au lieu de protéger les formes existantes en les adaptant ou en limitant leurs externalités négatives, il s'agit d'inventer de nouvelles formes s'inscrivant nativement dans l'économie substantive. De telles formes d'organisation peuvent être envisagées sans l'intervention directe de l'État qui peut parfois chercher à affaiblir, voire à écraser les contre-mouvements. Selon Goodwin, le double mouvement n'est plus alors une relation simple, unidirectionnelle entre le marché et l'État, mais un processus complexe et multidirectionnel. Il implique des interactions et « des mouvements multiples qui se produisent dans divers secteurs de l'économie et mobilisent différents acteurs, groupes et classes » [Goodwin, 2018]. Il y a une pluralité de mouvements à observer et non de simples allers et retours linéaires en faveur ou contre le marché, ou un réencastrement de l'économie dans la société par le seul jeu des régulations institutionnelles. Dans cette acception, les contre-mouvements ne se contentent pas de « façonner la conception des lois et des politiques, mais ils influencent également leur application et leur mise en œuvre » [Goodwin, 2018].

Comme le fait remarquer Jonathan Durand Folco [2016], l'ubérisation de l'économie, par sa force à poursuivre la marchandisation du monde, favorise un contre-mouvement de protection sociale tout à fait particulier. Celui-ci produit des innovations sociales radicales ou des « utopies concrètes visant à étendre la coopération par le biais de nouveaux outils numériques » [Folco, 2016]. Parmi ces utopies, il peut s'agir d'alternatives aux plateformes dominantes porteuses d'une autre forme de gouvernance. Comme le propose le courant du coopérativisme de plateforme [Scholtz, 2017], les alternatives s'inspireraient du mouvement coopératif et agiraient principalement sur le régime de propriété des plateformes, en le restituant aux travailleurs et aux utilisateurs pour leur assurer la maîtrise des outils. Nous verrons plus loin, à travers nos trois cas d'études, que si certaines alternatives sont bien ancrées dans l'économie sociale et solidaire et adoptent effectivement le statut de coopérative, leur originalité ne se manifeste pas seulement, ni même peut-être principalement, par des formes de propriété collective ou l'adoption de statuts juridiques spécifiques.

Plusieurs auteurs ont souligné l'existence de deux perspectives dans l'œuvre de Polanyi [Szelenyi, 1991 ; Gareth, 2010 ; Peck, 2013 ; Goodwin, 2018]. Il y aurait un

« hard » et un « soft » Polanyi, témoignant d'une oscillation de l'auteur à propos du poids à donner au marché dans le cadre d'une économie substantive. Le « hard » Polanyi serait radicalement socialiste et favorable à la collectivisation de l'économie, quand le « soft » serait réformiste, partisan d'un marché régulé [Gareth, 2010]. Le point culminant du « hard » Polanyi serait contemporain de la publication de son livre *La grande transformation* alors que ses travaux d'après-guerre caractériseraient le « soft » [Peck, 2013].

Wood *et al.*, [2019] reprennent à leur compte la dichotomie « soft/hard » pour distinguer deux types d'encastrement dans le champ des plateformes numériques. L'encastrement « soft » – dit encastrement en réseau (Networked Embeddedness) – reprend la perspective sociologique ouverte par Mark Granovetter [2008] et se manifesterait à travers des réseaux de relations interpersonnelles de confiance et des rapports aux territoires. Le second encastrement « hard » – dit encastrement normatif ou légal (Normative Embeddedness) – porterait sur la démarchandisation et le rôle des macro-institutions étatiques dans l'encastrement du marché, dans la perspective de Gosta Esping-Andersens. Dans une étude portant sur des plateformes de Gig Economy en Afrique et en Inde, Wood *et al.*, [2019] montrent que le travail observé est bien désencastéré au sens « hard » du terme, ce qui n'empêche pas les travailleurs des plateformes de continuer à inscrire leurs activités dans des réseaux de relations interpersonnelles, traduisant la persistance d'un encastrement en réseau, au sens « soft » du terme cette fois. Il ne s'agit pas d'atténuer la gravité du processus de désencastrement, mais de décrire le phénomène dans toute sa complexité : « Nous avons montré que, bien que le travail soit intégré dans des réseaux interpersonnels, il était simultanément dissocié des normes culturelles et juridiques qui allaient limiter sa marchandisation. Nous avons ainsi démontré l'importance d'une approche complexe de l'encastrement, normatif et en réseau, qui permet de comprendre des processus simultanés, mais qualitativement différents<sup>4</sup>. » [Wood *et al.*, 2019, p. 945].

Prolongeant ces analyses, Graham souligne le paradoxe de la situation à la fois encastérée et désencastérée des entreprises-plateformes : arguant de leur rôle d'intermédiaire, en dépit d'une activité pleinement enchâssée dans les liens sociaux générés par les échanges entre usagers, les entreprises-plateformes mobilisent une conception de l'espace numérique éphémère et immatériel, comme un « au-delà » de la géographie [Graham, 2020]. Pour l'auteur, cette « géographie conjoncturelle » leur permet d'entretenir leur position d'opérateurs dominants au sein des espaces d'intermédiation sociale et de production locale, participant à la coproduction des zones urbaines en particulier, tout en échappant aux régulations et aux lois qui s'appliquent dans ces mêmes espaces. Grâce à la sophistication et à la puissance de calcul de l'outil numérique, les plateformes peuvent déployer de manière coordonnée une main-d'œuvre à bas coût sur un vaste territoire afin de gagner de larges parts de marché et s'établir en quasi-monopole. Elles parviennent ainsi à concentrer un pouvoir économique et technologique centralisé et opaque, qui leur permet de jouer un rôle déterminant dans la production de la ville et de ses usages [Ash *et al.*, 2015 ; Ferreri et Sanyal, 2018], tout en organisant leur « irresponsabilité juridique » par rapport à ces

4 Traduction par les auteurs.

territoires : « [Elles] se sont enchâssés au cœur d'espaces clés pour l'échange d'information, tout en restant suffisamment désencastrés sur le plan matériel et organisationnel pour n'avoir aucun compte à rendre<sup>5</sup> » [Graham, 2020].

La complémentarité des approches « hard » et « soft » est intéressante pour saisir les phénomènes dans leur complexité, car, comme le font remarquer ces auteurs, « ces conceptions de l'encastrement ne sont pas mutuellement exclusives ». Ils insistent au contraire sur l'importance de tenir ensemble les « deux facettes de Polanyi ».

Des débats existent à propos de la définition à donner à la version « soft » de l'encastrement. Pour Hess [2004], l'approche de l'encastrement en réseau, inspirée des travaux de Granovetter, est trop horizontale pour traduire correctement ce qui se joue dans ces phénomènes. Il préfère parler « d'encastrement social » pour désigner la façon dont les acteurs économiques sont toujours influencés et façonnés par leur héritage social, culturel et institutionnel. Selon nous, il n'existe en réalité pas d'opposition tranchée, mais des degrés plus ou moins avancés d'institutionnalisation des structures encastrant le marché, depuis les simples relations interpersonnelles à l'horizontale, jusqu'aux macro-institutions de l'État social manifestant un fort degré de verticalité, en passant par toute une gamme d'institutions intermédiaires ou en gestation, parmi lesquelles se rangent nos trois études de cas.

Par ailleurs, il nous sera aussi utile de mobiliser une autre conception de l'encastrement proposée par Hess. Il montre comment le courant de la géographie économique a développé une approche particulière de l'encastrement, compris dans sa dimension spatiale ou territoriale. Hess décrit ainsi un « encastrement local des acteurs [qui] conduit à une épaisseur institutionnelle considérée comme facteur de réussite décisif pour les régions plongées dans une économie mondialisée ». Cette conception spatiale de l'encastrement semble très utile pour décrire les plateformes alternatives de notre échantillon, car, comme nous le verrons, elles se distinguent par une volonté d'inscrire leurs activités dans un ou des territoires.

### 3. Étude de cas et méthodologie

L'étude empirique repose sur trois cas de plateformes coopératives appartenant au groupe de travail « Plateformes en communs » (PEC) de l'association La Coop des Communs. Le groupe PEC est constitué par des plateformes ouvertes sur les pratiques coopératives. Il vise à créer et animer une communauté de plateformes structurées autour d'une charte éthique basée sur cinq principes : gouvernance inclusive, partage équitable de la valeur, éthique des données, production de communs, coopération entre les membres. C'est sur la base de ces principes, du positionnement des plateformes à l'articulation entre les principes de l'économie solidaire et ceux des communs, et de la variété des secteurs d'activité que nous avons sélectionné les trois plateformes de l'étude<sup>6</sup>.

5 Traduction par les auteurs.

6 La présentation détaillée des trois plateformes est située en annexe.



La méthodologie de recueil des données repose sur des données secondaires et 30 entretiens semi-directifs. Les données secondaires renvoient à la documentation interne des plateformes (rapports d'activité, comptes rendus et notes stratégiques), leurs outils de communication (sites web et réseaux sociaux), des articles presses et interviews radio, des interventions des porteurs-dirigeants dans les séminaires du groupe PEC. Les 30 entretiens reposent sur des guides établis en fonction des différentes catégories d'acteurs : porteurs-dirigeants, travailleurs-contributeurs, usagers, partenaires.

Les entretiens ont été enregistrés puis ont fait l'objet d'un codage thématique. Les codes issus du croisement entre notre problématique, la littérature et les données émergeant du terrain ont trait aux dimensions suivantes : les modes de gouvernance et de coordination des activités, la nature des liens créés par la plateforme avec les usagers et les contributeurs, la politique technologique et de gestion des données, l'hybridation des ressources (marchandes, non marchandes, non monétaires), la répartition et le partage de la valeur, la relation au territoire, les dynamiques de mutualisation, de coopération et d'alliances, les modalités de passage à l'échelle, la relation à l'action publique, à l'intérêt général.

## 4. Résultats

### 4.1. Une dynamique d'économie substantive au cœur des plateformes « alternatives »

Les études de cas permettent de dégager les éléments constitutifs des dynamiques d'économie substantive qui caractérisent les plateformes de l'échantillon.

#### 4.1.1. La primauté des relations de réciprocité

Les trois cas mettent en œuvre un modèle d'activité hybride. Elles sont en ce sens caractéristiques de l'économie collaborative, traversée par deux logiques en tension : l'échange marchand et la réciprocité [Durand Folco, 2016]. La spécificité des plateformes alternatives réside ici dans la primauté donnée aux relations de réciprocité sur l'échange marchand.

Le projet de Mobicoop se démarque du processus de marchandisation qui vise à capter les relations de réciprocité entre les personnes pratiquant librement le covoiturage. C'est ainsi qu'en 2011, la plateforme Co-voiturage.fr impose aux covoitureurs une commission et devient Blablacar. Selon le président de Mobicoop (entretien, 2019), « ce qui a été à un moment menacé par Blablacar et qui a été à l'origine de la révolte des covoitureurs, c'est la menace sur le modèle de partage de la communauté ». En réponse, Mobicoop « bricole » un nouveau site pour maintenir un système numérique équivalent d'échange libre de covoiturage, sans commission sur la mise en relation de covoitureurs ni sur les trajets. La pérennisation du projet repose sur le principe de la réciprocité via des appels aux dons. Le site internet du projet précise à l'attention des usagers que Mobicoop « a pris des engagements forts pour que la plateforme reste un bien commun. Or, ces engagements ne peuvent vivre que si la plateforme est indépendante financièrement, c'est-à-dire si la communauté participe

à son financement via ses dons ». Dans sa phase de développement, en attendant de réunir suffisamment d'usagers donateurs pour parvenir à un équilibre financier, Mobicoop assoit son modèle économique sur son activité marchande centrée sur la vente de plateformes en marque blanche et la prestation de services en direction des collectivités territoriales. Ces ressources économiques marchandes permettent en retour de garantir la gratuité du service de covoiturage aux usagers de la plateforme Mobicoop. Pour le dirigeant de Mobicoop, « ce qui se joue aujourd'hui dans Mobicoop, c'est ça, c'est-à-dire : comment est-ce qu'on crée une structure économique qui travaille pour le bien d'une communauté (de covoitureurs) sur la question des biens communs (la préservation de l'environnement) ? ».

Le projet CoopCycle est également amorcé par des bénévoles dans une logique de solidarité avec les livreurs mobilisés pour échapper à l'ubérisation, et qui commencent à organiser localement des coopératives indépendantes. Les fondateurs-bénévoles et les travailleurs professionnels visent à défendre l'autonomie des livreurs. Le projet se conçoit à la fois comme une plateforme technologique permettant l'organisation des tournées par les livreurs eux-mêmes (le « dispatch »), et comme une fédération de coopératives de logistique spécialisées dans la livraison à vélo sur le dernier kilomètre. Son modèle économique repose sur les cotisations de ses membres. Cette mutualisation doit permettre des économies de coûts de développement d'un logiciel robuste. Réunissant désormais 40 coopératives, la fédération organise le remplacement progressif du temps bénévole des fondateurs par la prise en charge des fonctions fédérales par les livreurs sur un temps salarié, à parts égales entre les coopératives membres de CoopCycle : « Voilà, idéalement ce serait d'avoir des coopératives, beaucoup de coopératives et qui seraient économiquement viables, assez viables pour pouvoir cotiser assez pour que l'association ou la future coopérative européenne mutualise le plus possible de services... Si on met ça en parallèle avec les plateformes, c'est d'avoir un modèle économique assez stable et assez puissant pour qu'on puisse montrer qu'une autre voie est possible » (cofondateur et développeur du logiciel).

Le projet Les Oiseaux de Passage (LODP) est, quant à lui, un prolongement de la dynamique amorcée par la coopérative Hôtel du Nord dont l'objet est de « valoriser économiquement le patrimoine présent dans les 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements de Marseille pour les conserver « en vie », et améliorer la vie de ceux qui y vivent et travaillent » (cofondateur). La coopérative réunit sept communautés patrimoniales qui proposent une découverte des patrimoines et une offre d'hospitalité produite par et pour les habitants *via* des chambres d'hôtes, des balades urbaines et la vente d'ouvrages et de productions locales. D'autres entreprises de tourisme inscrites dans l'économie sociale et solidaire ont progressivement rejoint le projet. « Il s'agit de permettre une économie qui maintienne en vie des patrimoines culturels et se fasse dans l'intérêt de ceux qui vivent, travaillent et séjournent dans ces quartiers » (*ibid.*).

Au sein des plateformes étudiées, l'activité marchande est mise au service du maintien et du développement de la communauté ; la valeur monétaire générée est réinvestie dans les infrastructures qui permettent de développer l'activité. Cette forme particulière d'agencement ancre les plateformes alternatives dans l'économie

substantive. Le recours aux formes juridiques de l'économie sociale et solidaire (coopératives) joue ici un rôle déterminant, car ces statuts apportent des garanties quant à la structure du capital partagé, la lucrativité limitée, et la poursuite de finalités autres que le profit. LODP et Mobicoop sont des SCIC avec un principe de lucrativité limitée. Leur statut coopératif les rend incompatibles avec une participation d'investisseurs en capital-risque. CoopCycle a mis en place une licence à réciprocité qui exige pour l'utilisation du logiciel que les livreurs soient salariés et associés à la gouvernance. Ces caractéristiques sont suffisamment fortes pour prévenir une possible marchandisation de leurs activités réciprocatrices d'une part, et une altération de leurs activités marchandes en activité de prédation d'autre part. En cela, les plateformes alternatives incarnent bien un contre-mouvement par rapport aux entreprises plateformes dominantes. En effet, le propre des plateformes comme Blablacar ou Airbnb est de s'appuyer sur des dynamiques sociales collaboratives pour les faire basculer dans la sphère des échanges marchands lucratifs. Le lien d'échange entre usagers est conservé au sein des entreprises-plateformes, mais il se trouve assujéti à la logique marchande et « recodé » par la monétisation opérée sur la plateforme. Dans le cadre de cette économie formelle, le processus de marchandisation s'approfondit par la capture des relations sociales de solidarité. Ayant pour objet central leur propre profit, le lien marchand qu'organisent les entreprises-plateformes se noue au détriment des droits des parties qu'elles mettent en relation, ce qui caractérise leur comportement prédateur. À l'inverse, les plateformes alternatives mettent l'échange marchand au service de la logique réciprocatrice, autorisant ainsi le déploiement d'une économie substantive. Cette dimension substantive se manifeste par les références fréquentes des porteurs de ces trois initiatives à la thématique des « communs » ou des « biens communs ». Il peut s'agir, soit de protéger de la marchandisation de certaines ressources ou activités jugées essentielles (le covoiturage chez Mobicoop, l'hospitalité chez Les Oiseaux de Passage, le travail productif chez CoopCycle), soit de coconstruire un outil de travail au sein d'une communauté de travailleurs contribuant à mettre en œuvre leurs droits (le logiciel de la plateforme chez CoopCycle), soit de défendre des valeurs fédératrices (la défense de l'environnement chez Mobicoop et CoopCycle, le partage du patrimoine culturel chez les Oiseaux de Passage). Le cadre théorique des Communs [Ostrom, 1990] et en particulier l'analyse des Communs numériques [Verdier et Murciano, 2017] constituent, outre le cadre polanyien, une perspective conceptuelle féconde pour caractériser les plateformes alternatives [Compain *et al.*, 2019 ; Carballa-Smichowski et Coriat 2017].

#### 4.1.2. Rationalité substantive versus rationalité algorithmique

Les plateformes étudiées sont soucieuses de la soutenabilité environnementale des activités, et des dynamiques de solidarité sociale. Les outils de gestion, et en particulier les outils logiciels d'intermédiation, sont subordonnés à ces enjeux. C'est en ce sens qu'un des cogérants de LODP explique « que les choix d'intermédiation numérique ne sont pas neutres – les choix de terminologie, les choix de photos, les choix des filtres, les choix des algorithmes... – sur les relations qu'ils vont créer au niveau local dans la communauté, mais aussi avec les gens que l'on va recevoir puisque nous,

nous sommes dans le tourisme. Donc, pendant un an et demi, on a fait des ateliers pour savoir quel type d'usage on voulait avoir du numérique ».

Ces initiatives rejettent les systèmes de notation croisée présents sur la plupart des entreprises-plateformes. Elles privilégient des dispositifs permettant de créer de la confiance entre les usagers et d'entretenir les relations sociales qui naissent souvent au niveau local.

Ainsi, pour ce dirigeant Mobicoop, il s'agit de résister à « la dictature » de la notation : « Si vous n'avez pas 4,5/5, personne ne monte dans la voiture. Le conducteur est presque obligé de harceler ses passagers pour qu'ils lui donnent une note. Le but de Mobicoop doit être de trouver un moyen de prendre les avis des utilisateurs sans non plus faire du conducteur une marchandise dont l'unique but est de rentabiliser sa voiture. » « Pour moi, Mobicoop est vraiment basé sur la confiance, le but ce n'est pas de prendre les gens pour des escrocs permanents » (président de Mobicoop). La salariée chargée du développement de la communauté de covoitureurs précise qu'une des propositions qui est remontée d'un sondage réalisé auprès de la communauté « était plutôt qu'on voie le nombre de covoitages réalisés sur Mobicoop, donc ça indique le fait que la personne est un utilisateur récurrent, et ça donne confiance, et laisser le commentaire en option pour que si la personne veut en dire plus, elle puisse le faire et qu'il y ait toujours la possibilité de signaler le conducteur s'il y a vraiment quelque chose de risqué ou de dangereux » (salariée).

On retrouve chez LODP le même rejet caractéristique des systèmes de notation. La plateforme préfère la mise en récit des destinations proposées, qui met en avant les aspects qualitatifs. Les notes des utilisateurs sont remplacées par un dispositif de « livre d'or » numérique assurant une forme de recommandation sans notation. Dans le même sens, le logiciel métier CoopCycle se passe d'algorithme qui programmerait automatiquement la répartition des tournées. Les livreurs-coopérateurs le revendiquent, chaque collectif pouvant ainsi s'organiser au niveau local. Ils mobilisent leur connaissance des clients et de la ville, et leur capacité d'anticipation des besoins techniques pour organiser les tournées. C'est un suivi documenté qui prime, favorisant la fiabilité de la livraison, la relation entretenue avec la clientèle et la faisabilité de la tournée du livreur.

Ces choix technologiques, parfois lus comme un retard, traduisent une véritable volonté de se démarquer de la rationalité formelle, instrumentale et optimisatrice mise en œuvre par les entreprises-plateformes. Il s'agit de préserver une rationalité substantive en inscrivant les échanges dans des relations sociales non instrumentales, et de privilégier des finalités d'intérêt collectif et/ou général : le partage et l'entraide pour assurer une mobilité individuelle et collective au service de la transition écologique ; l'hospitalité pour animer le patrimoine vivant et les droits culturels ; la justice sociale et environnementale comme boussole pour repenser les enjeux logistiques urbains contemporains.

## 4.2. Un passage à l'échelle respectueux de la dimension substantive

### 4.2.1. L'ancrage territorial

Les enjeux de l'ancrage local s'incarnent de manière forte dans les trois initiatives.

Les coopératives membres de la fédération CoopCycle inscrivent leur activité sur leur territoire respectif, à l'échelle des villes et des agglomérations où elles sont nées, à travers les partenariats qu'elles y tissent qui sont des liens de confiance et de proximité. À ce titre, elles déterminent les grilles tarifaires et les conditions contractuelles de manière autonome. Au niveau fédéral, une cotisation de 2 % est prélevée sur la valeur ajoutée des coopératives (le chiffre d'affaires diminué des consommations intermédiaires) avec pour but de rémunérer le travail de développement informatique et le travail de coordination du projet (animation du réseau, communication, plaidoyer, éventuels partenariats avec des « grands comptes »). Cette articulation entre développement local et coordination européenne est préparée par des rencontres internationales permettant aux coopératives locales d'être au centre de la gouvernance et de décider collectivement d'une stratégie pour CoopCycle.

Mobicoop est né de l'association Covoiturage libre, transformée en coopérative, qui fusionne avec l'entreprise Covovo pour intégrer une activité marchande de vente de plateformes en marque blanche. Les bénévoles agissent localement pour développer des communautés de covoiturage et mener des actions de sensibilisation à la mobilité partagée sur leurs territoires. Cette activité se couple avec l'offre de service aux collectivités locales qui s'inscrit dans la finalité d'intérêt général affichée par la coopérative. Les initiateurs du projet estiment que l'État aurait pu prendre à sa charge la mise en place d'une plateforme de mobilité partagée au niveau national, mais pour diverses raisons, il ne l'a pas fait. Pour combler cette défaillance, la stratégie de Mobicoop consiste à créer des portails régionaux, en travaillant avec des collectivités territoriales, pour les rendre interopérables avec la plateforme nationale de manière à faciliter l'expérience des utilisateurs : « Nous on va essayer de le faire par le bas avec les collectivités locales » (dirigeant de Mobicoop). Il s'agit donc bien de créer un outil global, mais en s'appuyant sur les ancrages locaux : « On opère des plateformes territoriales dans beaucoup d'endroits. On essaie de leur [les collectivités territoriales] vendre le fait que les bases de données sont interopérables de territoire en territoire, et on a une interopérabilité entre le territoire et la base nationale » (salarié développeur de Mobicoop).

Hôtel du Nord, à l'origine du projet de LODP, a servi de tremplin pour créer une plateforme d'hospitalité capable d'opérer sur plusieurs territoires. L'objectif initial était de consolider les communautés d'habitants du nord de Marseille autour de la collecte de récits et de la valorisation du patrimoine local, souvent oublié. L'organisation de balades intra-urbaines donne lieu à la création d'un sentier métropolitain de randonnée pédestre nommé GR 2013 à l'occasion de Marseille capitale européenne de la culture : « Au lieu de dire qu'un équipement, c'est forcément un bâti, un musée, une salle, un terrain de tennis... nous on a dit qu'en fait le GR 2013 permet de considérer le territoire comme un équipement pour de la pratique culturelle et artistique »

(*ibid.*). Dans la foulée, le Bureau des guides est créé pour faire vivre le GR 2013. « Le Bureau des guides du GR 2013 est la structure qui anime ce sentier homologué aux normes de la Fédération française de randonnée pédestre chemins de grande randonnée » (*ibid.*). La faisabilité du projet de coopérative supposait la création d'une plateforme partagée avec d'autres communautés, fondée sur un long travail de coopération intercommunautés. LODP fédère aujourd'hui plus de 200 acteurs répartis sur une centaine de villes et villages en France pour créer et gérer cet outil commun de promotion et de commercialisation d'offres d'hospitalité.

#### **4.2.2. Le changement d'échelle et le renforcement des communautés**

Les initiatives étudiées sont pour l'instant en émergence. Le volume de leurs échanges, encore fragiles économiquement est relativement faible. Les communautés sont en pratique confrontées à la nécessité de croître en taille, comme tous les acteurs de l'économie numérique, afin de pouvoir bénéficier des économies d'échelle et de l'effet réseau. Néanmoins, la dynamique d'économie substantive qui les caractérise les pousse à trouver des modalités originales pour opérer cette transition. La recherche de la taille critique ne passe pas pour elles par une stratégie de centralisation, mais par des modèles de fédération de communautés d'acteurs. La plateforme ne joue pas dans cette logique un rôle intégrateur, mais fédérateur : elle permet à des communautés ou des coalitions d'acteurs locaux, ancrés dans des territoires concrets et partageant les mêmes valeurs, de se coordonner à une échelle supérieure pour atteindre ensemble la taille critique. Ces modèles de passage à l'échelle obligent à mettre en place des dispositifs permettant l'association des acteurs locaux à la gouvernance du projet. Le modèle fédéré de passage à l'échelle permet de garder le lien avec les territoires et l'échelle locale qui est celle où se déploient les dynamiques réciproques, nécessaires pour que les échanges économiques restent insérés dans des rapports sociaux.

## **5. Conclusion**

Ces résultats nous amènent à plusieurs constats. Le premier concerne la pertinence du cadre conceptuel polanyien pour rendre compte des développements les plus récents du capitalisme de plateforme. On observe que la plateformesation de l'économie s'appuie sur l'approfondissement de la marchandisation du travail, à la fois par le recours à la fiction juridique du travailleur indépendant et à travers la marchandisation des liens sociaux de confiance et de réciprocité qui se tissent au sein des communautés usagères des plateformes.

Le deuxième constat est que l'approche polanyienne nous aide aussi à penser l'alternative au travers du concept de contre-mouvement. On assiste en effet actuellement à l'émergence de nombreuses plateformes alternatives qui se situent dans une attitude non pas défensive, mais offensive. Selon Goodwin, les contre-mouvements offensifs cherchent en effet moins à défendre le *statu quo* qu'à inventer et expérimenter les nouvelles formes appelées par l'économie substantive.

Le troisième constat est que ces initiatives nous invitent à penser un espace multidimensionnel, une géographie du contre-mouvement, entre le hard et le soft Polanyi, entre l'encastrement normatif et l'encastrement social. S'y tissent des liens basés sur la confiance et la réciprocité qui témoignent de la primauté donnée à ces relations sur l'échange marchand. Le refus d'une rationalité algorithmique formelle pour coordonner l'offre et la demande se traduit ainsi par une intermédiation assurée par les usagers de la plateforme. Les plateformes alternatives cultivent un ancrage territorial au service d'une géographie humaine des activités développées, recherchant un passage à l'échelle respectueux de cette dimension substantive.

Ces trois constats permettent d'envisager une pluralité de voies pour sortir d'une vision binaire de la régulation entre marché et État. Une pluralité qui permet de dépasser l'opposition entre encastrement « hard » et soft », et de saisir la richesse des initiatives de terrain. S'il est nécessaire que la jurisprudence évolue *via* l'action des macro-institutions sur la requalification des travailleurs des plateformes en salariés afin de lutter contre la marchandisation du travail, il est également important d'ouvrir des voies d'exploration aux niveaux micro et méso qui engagent une démarche offensive autour d'une rationalité substantive [Guerreiro Ramos, 1981] et d'une organisation solidaire [Eynaud et De França, 2019]. Nos travaux ouvrent ainsi des perspectives pour des approches plus complètes en matière de politique publique. Le soutien public aux initiatives de la société civile en matière de plateformes alternatives est un remarquable champ d'expérience sociale pour créer des formes nouvelles nécessaires pour sortir des apories d'une société de marché. Cela suppose de penser le contre-mouvement dans une nouvelle alliance entre l'État et la société et dans un enrichissement de la démocratie. Les résultats de notre recherche montrent que le renouvellement de l'action publique peut passer par l'habilitation et la consolidation des initiatives citoyennes conduites par les acteurs de l'économie sociale et solidaire et des communs [Salmon et Laville, 2015 ; Eynaud et Laville, 2018]. Ces initiatives recèlent en effet les sources d'une invention collective propre à croiser innovation sociale et innovation technologique sur le chemin d'une économie substantive.

## Bibliographie

- AGGERI F. (2019), « Les plates-formes Uber ou l'Emprise de la gestion », *Alternatives économiques*, version en ligne du 15.10.2019.
- ASH J., KITCHIN R., LESZCZYNSKI A. (2015), « Digital Turn, Digital Geography ? », *SSRN Electronic Journal*.
- AZAM G., (2007), « La connaissance, une marchandise fictive », *Revue du MAUSS*, n° 1, p. 110-126.
- BAMBERGER K. A., LOBEL O. (2017), « Platform Market Power », *Berkeley Technology Law*.
- BAUWENS M., KOSTAKIS V. (2017), *Manifeste pour une véritable économie collaborative*, ECLM.
- BEHAR-TOUCHAIS M. (2017), *Les conséquences juridiques de l'ubérisation*, Paris, IRJS Éditions.
- CARBALLA-SMICHOWSKI B., CORIAT B. (2017), « Économie collaborative. Jalons pour une définition », *Working Paper*, Programme de recherche EnCommuns.

- CASILLI A. (2019), *En attendant les robots : enquête sur le travail du clic*, Paris, Seuil.
- CASILLI A., POSADA J. (2019), « The Platformization of Labor and Society » in A. CASILLI, J. POSADA, *Society and the Internet*, Oxford, Oxford University Press, p. 293-306.
- CHOUDARY S. P. (2018), *The architecture of digital labour platforms : Policy recommendations on platform design for worker well-being*, n° 3, ILO Future of Work Research Paper Series, p. 55.
- CONSTANTINIDES P., HENFRIDSSON O., PARKER G. (2018), « Digital Infrastructure in the Digital Age », *Information Systems Research*, vol. 29, n° 2, p. 1-20.
- COUNTOURIS N. (2019), « La gouvernance par les algorithmes et le récit alternatif du travail » in SUIPOT A. (dir), *Le travail au XXI<sup>e</sup> siècle*, Ivry-sur-Seine, Les Éditions de l'Atelier.
- DURAND FOLCO J. (2016), « Polanyi contre Uber », *Le Devoir*.
- ESLING-ANDERSEN G. (2007), *Les trois mondes de l'État-providence : essai sur le capitalisme moderne*, Paris, PUF.
- EYNAD P., DE FRANÇA FILHO G. C. (2019), *Solidarité et organisation : penser une autre gestion*, Paris, Érés, 250 p.
- EYNAD P., LAVILLE J.-L. (2018), « Joining the commons with social and solidarity economy research : Towards the renewal of critical thinking and emancipation », *Revista de Economia solidaria*, A Economia solidaria e os comuns, vol. 11.
- FERRERI M., SANYAL R. (2018), « Platform economies and urban planning : Airbnb and regulated deregulation in London », *Urban Studies*, vol. 55, n° 15, p. 3353-3368.
- FUSTER MORELL M. (ed.) (2018), *Sharing Cities : A worldwide cities overview on platform economy policies with a focus on Barcelona*, Editorial University Oberta de Catalunya.
- GARETH D. (2010), « Social Democracy, Embeddedness and Decommodification : On the Conceptual Innovations and Intellectual Affiliations of Karl Polanyi », *New Political Economy*, vol. 15, n° 3, p. 369-393.
- GOODWIN G. (2018), « Rethinking the Double Movement : Expanding The Frontiers of Polanyan Analysis in The Global South », *Development and Change*, vol. 49, n° 5, p. 1268-1290.
- GRAHAM M. (2020), « Regulate, replicate, and resist – the conjunctural geographies of platform urbanism », *Urban Geography*, vol. 43, n° 1, p. 453-457.
- GRANOVETTER M. (2008), *Sociologie économique*, Paris, Seuil.
- GUERREIRO RAMOS A. (1981), *The New Science of Organizations : A Reconceptualization of the Wealth of Nations*, Toronto, University of Toronto Press.
- ÉLOIRE F. (2010), « Une approche sociologique de la concurrence sur un marché le cas », *Revue française de sociologie*, vol. 51, n° 3, p. 481-517.
- HESS M. (2004), « Spatial' relationships? Towards a reconceptualization of embeddedness », *Progress in Human Geography*, vol. 28, n° 2, p. 165-186, University of California, Berkeley, School of Law.
- HININGS B., GEGENHUBER T., GREENWOOD R., (2018), « Digital innovation and transformation : An institutional perspective », *Information and Organization*, vol. 28 n° 1, p. 52-61.
- LAVILLE J.-L., SALMON A., (2015), *Associations et action publique*, Paris, Desclée de Brouwer.



- PECK J. (2013), « Disembedding Polanyi : Exploring Polanyian economic geographies », *Environment and Planning A*, vol. 45, n° 7, p. 1536-1544.
- MAIR J., REISCHAUER G., (2017), « Capturing the dynamics of the sharing economy : institutional research on the plural forms and practices of sharing economy organizations », *Technological Forecasting and Social Change*, vol. 125, p. 11-20.
- OSTROM E. (1990), *Governing the Commons. The evolution of Institutions For Collective Action*, Cambridge, Cambridge University Press.
- PACHECO D. F., YORK J. G., DEAN T. J., SARASVATHY S. D. (2010), « The coevolution of institutional entrepreneurship : A tale of two theories », *Journal of management*, vol. 36, n° 4, p. 974-1010.
- PELZER P., FRENKEN K., BOON W. (2019), « Institutional entrepreneurship in the platform economy : How Uber tried (and failed) to change the Dutch taxi law », *Environmental Innovation and Societal Transitions*, vol. 33, p. 1-12.
- POSTEL N., SOBEL R. (Eds.) (2013), *Dictionnaire critique de la RSE*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion.
- SOLZ T. (2017), *Le coopérativisme de plateforme. 10 principes contre l'ubérisation et l'économie du partage*, FYP Éditions, Limoges.
- SOLZ T., SCHNEIDER N. (2017), *Ours to hack and to own. The rise of Platform Cooperativism. A new Vision for the future of work and a fairer Internet*, OR Books.
- SMYRNAIOS N. (2017), *Les GAFAM contre l'internet. Une économie politique du numérique*, INA éditions, Paris.
- SRNICEK N. (2017), *Platform Capitalism*, Polity Press.
- SUPIOT A. (2010), *L'esprit de Philadelphie. La justice sociale face au marché total*, Paris, Seuil.
- SUPIOT A. (2011), *Critique du droit du travail*, Paris, PUF, coll. « Quadrige ».
- SUPIOT A. (2015), *La gouvernance par les nombres*, Paris, Fayard.
- SZELENYI I. (1991), « Karl Polanyi and the Theory of a Socialist Mixed Economy » in M. MENDELL, D. SALE (eds), *The Legacy of Karl Polanyi, Market, State and Society at the End of the Twentieth Century*, Hound Mills, Macmillan, p. 231-248.
- VERCELLONE C., BRANCACCIO F., GIULIANI A., PULETTI F., ROCCHI G., VATTIMO P. (2018), « Data-driven disruptive commons-based models », *Working Papers*, halshs-01952141, HAL.
- VERDIER H., MURCIANO C. (2017), « Les Communs numériques, socle d'une nouvelle économie politique », *Esprit*, mai.
- VERCHER-CHAPTAL C., ACOSTA ALVARADO A. S., AUFRÈRE L., BRABET J., BROCA S. (2021), *There Are Platforms as AlternativeS. Entreprises plateformes, plateformes collaboratives et communs numériques*, rapport de recherche, DARES.
- WANNER P. (2017), « De l'exercice du droit au patrimoine culturel », in *Cultural Heritage, Scenarios 2015-2017*, edited by PINTON S., ZAGATO L., Venezia, Edizioni Ça Foscari, Digital Publishing, p. 53-68.
- WOOD A. J., GRAHAM M., LEHDONVIRTA V., HJORTH I. (2019), « Networked but Commodified : The (Dis)Embeddedness of Digital Labour in the Gig Economy », *Sociology*, vol. 53, n° 5, p. 931-950.

## Annexe

### Annexe 1. La présentation détaillée des trois plateformes

**Tableau 1. Oiseaux de passage (12 entretiens)**

|   |   |
|---|---|
| <b>Objet de la plateforme</b>           | <b>Valorisation du patrimoine vivant à travers la production collective de récits et de l'hospitalité locale</b><br>La coopérative Les Oiseaux de Passage (LODP) facilite la création et le partage de voyages dans une logique de « fabrique de destinations » : un espace de contribution ouvert, sous la forme d'une plateforme numérique collaborative, qui réunit les professionnels du tourisme et les habitants engagés pour coproduire des récits de territoire et valoriser des offres d'hospitalité et de découvertes locales. À ce jour, LODP fédère plus de 200 acteurs répartis sur une centaine de villes et villages en France pour créer et gérer un outil commun de promotion et de commercialisation d'offres d'hospitalité . |
| <b>Les communautés de la plateforme</b> | Habitants et bénévoles engagés dans la valorisation de leur territoire ainsi que des professionnels du tourisme se reconnaissant dans les principes de l'ESS.   |
| <b>Statut</b>                           | Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC).   |
| <b>Modèle économique</b>                | LODP propose trois forfaits annuels : mise en ligne de créations et de bons plans ; cocréation de circuits, histoires et destinations avec une/ des communautés locales ; capacité de proposer des activités et des hébergements individuels ou collectifs dans une logique de parcours.  |

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <b>Politique technologique</b> | Code fermé. Logiciel de partage de contenus qui agrège l'offre des professionnels. Ces derniers commercialisent directement en ligne et partagent des récits de territoire et des itinéraires. Interopérabilité : les contenus sont intégrables sur d'autres plateformes web comme les blogs, les réseaux sociaux, le site internet du professionnel usager. |
|--------------------------------|--|

Tableau 2. Coop Cycle (15 entretiens)

|   |  |
|---|--|
| <b>Objet de la plateforme</b>           | <b>Transport et logistique soutenables de proximité</b><br>Coopcycle propose un logiciel open source de livraison conçu comme une plateforme alternative à celles des grandes entreprises de la « foodtech », à l'attention des livreurs à vélo. Cet outil logiciel permet aux livreurs d'organiser eux-mêmes leur travail et de paramétrer l'outil pour leurs usages et leurs besoins et de bénéficier d'une protection sociale mutualisée.<br>CoopCycle se développe rapidement comme une fédération de coopératives logistiques de livreurs spécialisées dans la livraison à vélo sur le dernier kilomètre. Pour les coopératives assurant la livraison des repas, la collaboration avec les restaurateurs implique la fixation d'un prix plancher et une commande minimale permettant la juste rémunération de toutes les parties prenantes. |
| <b>Les communautés de la plateforme</b> | Livreurs à vélo réunis en coopératives.  |
| <b>Statut et gouvernance</b>            | SCIC avec une AG des coopératives usagères.  |

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <b>Modèle économique</b>       | Le modèle économique repose sur une cotisation de 2 % prélevée sur la valeur ajoutée des coopératives. La mutualisation des coûts au sein d'une « union européenne » des coopératives cotisantes doit permettre d'assurer le développement et la maintenance technique de l'outil-logiciel, la rémunération adéquate des livreurs et le développement des services collectifs complémentaires pour les coopératives. |
| <b>Politique technologique</b> | Code ouvert protégé par une licence à réciprocité qui limite l'utilisation à des fins commerciales aux seules structures de l'économie sociale et solidaire. L'outil permet à la fois la prise de commandes et la gestion de courses à vélo. Pas de collecte de données sur les usagers professionnels ni les clients finaux.  |

**Tableau 3. Mobicoop (9 entretiens)**

|   |   |
|---|---|
| <b>Objet de la plateforme</b>           | <p><b>Covoiturage et transition écologique de la mobilité</b></p> <p>Le projet met en œuvre une plateforme coopérative qui offre trois services : le covoiturage, l'autopartage entre particuliers et du transport solidaire pour des personnes qui n'ont pas accès à la mobilité partagée pour des raisons de santé, de fracture numérique ou de fracture territoriale. L'objet est de développer le covoiturage comme mode d'organisation d'une mobilité partagée s'inscrivant dans la préservation de l'environnement.</p> <p>Le projet intègre une activité marchande de ventes de plateforme en marque blanche et de services de covoiturage à des collectivités locales. Cette activité marchande s'inscrit dans la finalité d'intérêt général affichée par la coopérative de préservation de l'environnement via le développement sur les territoires de solutions de mobilité partagée.</p> |
| <b>Les communautés de la plateforme</b> | Covoitureurs et sociétaires. Les communautés de bénévoles-sociétaires locaux se mobilisent pour favoriser la création de communautés de covoiturage et mener des actions de sensibilisation à la mobilité partagée sur leur territoire.   |
| <b>Statut et gouvernance</b>            | SCIC  |

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <b>Modèle économique</b>       | <p>Plateforme nationale grand public gratuite : les prix sont fixés par les conducteurs, le site ne prélève aucune commission sur la mise en relation de covoitureurs ni sur les trajets. Principe de la réciprocité <i>via</i> des appels aux dons des usagers. L'activité marchande se limite aux ventes de plateforme en marque blanche et de services de covoiturage à des collectivités locales, qui en retour financent le fonctionnement de la coopérative et permet de conserver la gratuité du covoiturage sur la plateforme.</p> |
| <b>Politique technologique</b> | <p>Logiciels sous licence AGPL/propriétaire. Plateforme-logiciel d'intermédiation gratuite d'offres/demandes de covoiturage destinées au grand public (les conducteurs et les passagers interviennent de manière libre et sans prélèvement) ; logiciels et services de covoiturage vendus à des collectivités locales et à des entreprises. Pas d'exploitation des données des usagers.</p>  |

