

Le modèle coopératif à l'épreuve de l'économie de plateforme : une étude de cas au Québec

Olivier Rafélis de Broves^{}, Sid Ahmed Soussi^{**}*

Les coopératives de plateforme entendent présenter un modèle alternatif aux plateformes capitalistes. Détenues et gérées par leurs membres (travailleurs et usagers), elles sont plus émancipatrices que ces dernières et offrent des outils juridiques et organisationnels dont les travailleurs peuvent se saisir pour contenir la précarisation du travail, caractéristique de l'économie de plateforme dominante. Cet article s'appuie sur l'analyse d'Eva Coop au Québec, plateforme coopérative de transport et de livraison en concurrence directe avec Uber, en adoptant une enquête de terrain sur le rapport au travail des chauffeurs et des livreurs. Cette étude de cas éclaire les tensions entre les ambitions du modèle coopératif et les retombées limitées de certaines de ses initiatives. Les résultats montrent que l'environnement hostile au sein duquel se déploie ce modèle fait émerger des pratiques parfois éloignées des principes du coopérativisme de plateforme, et du mouvement coopératif en général.

Le développement rapide de l'économie de plateforme à la suite de la crise de 2008 (SRNICEK, 2018) s'est inscrit dans le contexte plus large du déploiement d'un capitalisme algorithmique (PETERS, 2017 ; DURAND-FOLCO, MARTINEAU, 2021). La précarisation du travail sous gestion algorithmique est largement documentée, notamment dans les secteurs du transport de personnes et de la livraison (JAMIL, NOISEUX, 2018 ; DALLAIRE-FORTIER, 2020 ; GENTILE *et al.*, 2020). Le « capitalisme de plateforme » (ABDELNOUR, BERNARD, 2018 ; SRNICEK, 2018) joue ainsi un rôle d'accélérateur du phénomène de flexibilisation du travail et contribue à la remise en question, dans les pays du Nord, de la norme salariale, qui apparaissait déjà pour certains comme une « utopie à rebours » (CASTEL, 1995).

* Doctorant en sociologie à l'Université Laval, Québec ; olivier.rafelis-de-broves.1@ulaval.ca.

** Professeur au département de sociologie à l'Université du Québec à Montréal ; soussi.sid@uqam.ca.

Article accepté le 11 janvier 2024.

Apparues dans le milieu des années 2010, les plateformes coopératives entendent présenter un modèle alternatif aux plateformes capitalistes (SCHOLZ, 2014 ; COMPAIN, 2019 ; AUFRÈRE *et al.*, 2022). Cependant, elles font face à de sérieux obstacles pour s'imposer dans des marchés hautement concurrentiels et atteindre une viabilité à même de garantir des conditions de travail décentes (AUDEBRAND *et al.*, 2017).

La recherche présentée dans cet article vise à documenter le rapport au travail dans une plateforme coopérative à travers l'étude du cas de la plateforme Eva, créée au Québec en 2017. Celle-ci propose des services de transport de personnes et de livraison, mettant en relation des conducteurs¹ avec des clients (et des restaurants) *via* une application sur téléphone similaire à celle d'Uber ou de Lyft. Eva s'est déployée dans plusieurs villes du Canada, notamment Montréal et Québec. Il ne s'agit pas d'un cas isolé, de nombreuses plateformes coopératives ayant vu le jour à travers le monde au cours des dix dernières années².

Au-delà de la relative solidité du secteur coopératif au Québec, l'« économie coopérative de plateforme » fait face à des obstacles externes et internes qui menacent sa viabilité. Dans quelle mesure cette dimension coopérative a-t-elle fait émerger des pratiques distinctes de celles menées dans le cadre du capitalisme de plateforme ? Qu'en est-il notamment en matière de fonctionnement, de production de plus-value et de redistribution des revenus ? Ces pratiques sont-elles à même de prévenir la précarisation des emplois et, ce faisant, de réduire l'hétéronomie au travail (GORZ, 1988) ?

Au niveau interne, deux interrogations s'imposent. D'abord, en considérant les plateformes en tant qu'organisations économiques visant la création de valeur, que peut-on dire de leurs choix en matière de pratiques et de dynamiques (modèles de structure et modes de fonctionnement) et de stratégies de gestion ? Ensuite, que dire des modes d'organisation du travail et des rapports sociaux institués dans ces entreprises – notamment entre acteurs à statuts hybrides et incertains –, en comparaison de ceux du modèle dominant, à savoir celui des plateformes de l'économie capitaliste ? Qu'en est-il également des temporalités du travail adoptées – horaires et rythmes de travail – et des modalités d'accomplissement des tâches conditionnant ces temporalités (TREMBLAY, SOUSSI, 2020) ? Au niveau externe, dans quelle mesure le modèle coopératif se démarque-t-il du modèle Uber en matière de modes de rémunération et de régime de relations professionnelles³ ? Enfin, à l'intersection de ces enjeux du travail et de l'emploi, se pose la question des statuts ambivalents des membres/employés de la coopérative (AUFRÈRE *et al.*, 2022).

1. Le masculin neutre est employé à seule fin d'alléger le texte, du fait des nombreux acteurs cités dans cet article (conducteur-rices, travailleur-euses, chauffeur-ses, consommateur-rices, passager-ères, etc.).

2. L'écosystème des plateformes coopératives compterait plus de 300 organisations – tous secteurs confondus – selon le répertoire de *The Internet of Ownership*, accessible sur <https://ioo.coop/directory/> (consulté le 22 octobre 2025).

3. Notamment dans le contexte du système de relations industrielles en vigueur au Québec et, sous différentes variantes, dans le reste du Canada (SOUSSI, 2019, p. 309).

La première partie de cet article présente un état des lieux de l'économie de plateforme capitaliste en matière de gestion algorithmique et de dispositifs de contrôle du travail et de surveillance de ses « travailleurs indépendants ». Elle éclaire également le cas de l'organisation coopérativiste et les conditions de son intégration ambivalente dans cette économie. La partie suivante explicite le modèle d'analyse et la méthodologie de l'enquête de terrain, dont les principaux résultats sont discutés dans la troisième partie. Cette dernière insiste en particulier sur les tensions et les effets pervers générés par la gestion algorithmique au sein d'un modèle coopératif visant en principe des objectifs financiers et sociaux distincts de ceux des entreprises capitalistes.

Économie de plateforme et modèle coopératif : un état des lieux

Les plateformes multinationales comme Uber se basent sur des modèles centralisés fort éloignés de ce qui a été qualifié, parfois improprement, d'économie collaborative ou de partage (AMAR, VIOSSAT, 2018). L'économie de plateforme fait l'objet d'une littérature abondante, notamment en ce qui concerne ses incidences sur le travail. C'est dans ce contexte que se manifeste un retour en force des approches issues de courants marxisants, qui prennent appui et critiquent précisément le concept de « capitalisme de plateforme ». Trebor SCHOLZ (2014) repère l'apparition de l'expression en 2014, et Nick SRNICEK (2018) situe l'émergence des plateformes dans le contexte des tendances récentes du capitalisme mondialisé et de la baisse des taux de profit dans le secteur industriel. Il distingue, parmi cinq types de plateformes, celles dites « allégées », comme Uber ou Airbnb⁴. Ces dernières pratiquent l'« hyper-externalisation », puisque travailleurs, capital fixe, coûts d'entretien et formation sont sous-traités. Ce modèle permet, entre autres, des économies de coûts de main-d'œuvre et une rémunération à la tâche (SRNICEK, 2018). L'économie de plateforme, même quand elle se réclame de l'économie sociale et solidaire, transforme le rapport au travail en raison de l'incontournable « tâcheronnisation » (ABDELNOUR, BERNARD, 2018) des activités du travail sous gestion algorithmique. À cette tendance inhérente aux activités du travail s'ajoute celle du mythe de l'autonomie des travailleurs dits « autoentrepreneurs » des plateformes (GENTILE *et al.*, 2020 ; DABLANC *et al.*, 2020), même si ce mythe correspond le plus souvent, dans la réalité des espaces de travail, à une faible maîtrise par les travailleurs de leurs horaires et conditions de travail, ainsi que de leurs rémunérations (TREMBLAY, SOUSSI, 2020).

4. Les quatre autres types d'entreprises de plateforme sont les suivantes : publicitaires (ex. : Google, Facebook), nuagiques (ex. : Amazon Web Services, Salesforce), industrielles (ex. : GE, Siemens) et de produits (ex. : Rolls Royce, Spotify).

Les plateformes capitalistes : gestion algorithmique et contrôle comme modes d'organisation du travail

En règle générale, deux grands types de plateformes sont identifiés : les plateformes numériques de travail localisé (livraison et transport, service à la personne et/ou à domicile) et celles de travail en ligne, ce dernier consistant soit en des tâches courtes, peu rémunérées et en série (microtravail ou *crowdworking*), soit en des activités réalisées par des travailleurs qualifiés (*freelancing*) payés à la réalisation du projet (JAMIL, 2020).

Les plateformes numériques de travail localisé se targuent d'offrir aux travailleurs une grande liberté dans l'exercice de leur activité. Leur statut de travailleur indépendant et l'absence de supervision hiérarchique qui en découle sont prétendument garants de leur autonomie et de leur « flexibilité » dans la détermination des horaires (WOOD *et al.*, 2019) et de l'organisation du travail (ROSENBLAT, STARK, 2016). Ce statut permet « le remplacement d'une relation d'emploi par une relation commerciale » (NICOT, 2019, p. 62). Comme dans le cas d'Uber, les travailleurs doivent absorber les risques et les incertitudes du marché que les employeurs assumaient auparavant, sans bénéficier de protections telles que celle du contrat de travail, de l'assurance maladie ou des prestations de retraite.

Deux constats dominent dans la littérature sur les plateformes de travail localisé. Le premier est que ce travail est précaire (GENTILE *et al.*, 2020 ; SCHOR, 2020). Le second est que l'activité de travail dans ce contexte est en permanence traversée par une tension entre l'autonomie des travailleurs et le contrôle exercé par la plateforme via la gestion algorithmique (MOHLMANN, ZALMANSON, 2017 ; SHAPIRO, 2018). On observe une « impénétrabilité des processus de travail algorithmiques » (GRIESBACH *et al.*, 2019, p. 8), notamment parce que le code des algorithmes est « protégé par le secret des affaires, ce qui tend à réduire les efforts des plateformes en matière de transparence et d'explicabilité des décisions prises par traitements automatisés de données » (SAVOLDELLI, 2021, p. 11). Concrètement, l'opacité des prises de décision réduit l'autonomie des travailleurs, ceux-ci n'ayant « aucune connaissance de l'ensemble des règles qui régissent les algorithmes » (MOHLMANN, ZALMANSON, 2017, p. 4).

Les plateformes coopératives : remède à l'ubérisation ?

Les initiatives coopératives dans l'économie de plateforme ne peuvent être appréhendées sans référence aux racines historiques qui nourrissent leur projet alternatif. Le mouvement coopératif et l'économie sociale et solidaire ont une longue histoire au Québec, remontant à la seconde moitié du XIX^e siècle (LÉVESQUE, PETITCLERC, 2008). C'est cependant au cours des trois dernières décennies que s'est réellement développée l'économie sociale québécoise (ARSENAULT, 2018). Dans les années 1990, les mouvements féministes et communautaires ont mis à l'agenda politique le soutien public à l'économie sociale, regroupant coopératives, mutuelles

et organismes à but non lucratif (OBNL⁵). Plusieurs dispositifs mis en œuvre par le gouvernement du Québec ont ainsi privilégié ces organisations pour développer certains secteurs d'activité (logement, éducation, aide domestique, etc.). L'écosystème qui en a résulté ferait aujourd'hui du Québec un « leader mondial en matière d'économie sociale », autant du point de vue de sa contribution à la production de richesse ou à l'emploi que de l'institutionnalisation de son écosystème de soutien (ARSENAULT, 2018). Erik Olin WRIGHT (2017) qualifiait également l'économie sociale québécoise d'« utopie réelle ».

En 2017, Trebor SCHOLZ et Nathan SCHNEIDER publiaient l'ouvrage *Ours to Hack and to Own: The Rise of Platform Cooperativism, a New Vision for the Future of Work and a Fairer Internet*, un manifeste encourageant le secteur coopératif à investir l'économie de plateforme afin d'en limiter les dérives (SCHOLZ, SCHNEIDER, 2017). Cet appel a trouvé un écho favorable dans les pays aux traditions coopératives fortes. De nombreux projets d'entrepreneuriat collectif ont depuis vu le jour, visant la réappropriation de l'économie de plateforme par des entreprises coopératives. « Détenues et contrôlées par leurs membres pour satisfaire leurs aspirations et besoins économiques, sociaux et culturels communs [et] gérées démocratiquement⁶ », les coopératives seraient en mesure de prévenir la précarisation du travail de plateforme : « le coopérativisme de plateforme peut servir de remède aux effets corrosifs du capitalisme » (SCHOLZ, 2014, p. 51). T. SCHOLZ (2014) oppose ainsi modèle coopératif et modèle extractif. Les plateformes coopératives devraient selon lui cloner la technologie développée par les plateformes capitalistes pour les réintégrer au sein d'organisations dotées d'un régime de propriété et de gestion différent.

Vangelis PAPADIMITROPOULOS a poussé plus loin la mise en perspective politique du coopérativisme de plateforme en soulignant la nécessité d'un projet politique qui prenne en charge la question des institutions en place (marché, État) afin d'amorcer une transition vers une « économie éthique post-capitaliste, orientée vers les communs » (PAPADIMITROPOULOS, 2021, p. 246). Il propose une typologie des communs numériques (PAPADIMITROPOULOS, 2020) qui distingue les communs libéraux sans projet politique subversif du mode de production actuel, les communs réformistes qui visent à le transformer, mais sans perspective post-hégémonique cohérente, et les communs anticapitalistes qui intègrent une réflexion sur la transition et le nécessaire rapport de force. Il situe le coopérativisme de plateforme dans la catégorie des communs réformistes, relevant une contradiction entre les prétentions radicales du mouvement et sa projection d'une économie mixte où cohabiteraient plateformes capitalistes et coopératives, ces dernières ne pouvant supplanter les premières.

Force est de constater que, même si elle mobilise un argumentaire étoffé, l'analyse critique du coopérativisme de plateforme se confine en dernière instance dans des

5. Les OBNL sont l'équivalent au Québec des associations loi 1901 en France.

6. Définition proposée par l'Alliance coopérative internationale (ACI). Cf. <https://ica.coop/fr/coop%C3%A9ratives/quest-ce-que-cooperative> (consulté le 22 octobre 2025).

postures théoriques et/ou des discours politiques rarement étayés par des enquêtes empiriques (COMPAIN, 2019). En France toutefois, plusieurs rapports ont exploré en profondeur les potentiels et les limites des modèles de plateforme coopérative en émergence sur le territoire (BIGOT-VERDIER, 2020 ; AUFRÈRE *et al.*, 2022 ; DAUGAREILH, 2022).

Modèle d'analyse et méthodologie

Face à la précarité et à l'hétéronomie exacerbées par les plateformes capitalistes, on peut se demander si la logique du coopérativisme de plateforme peut s'imposer en tant que solution crédible, voire comme « remède miracle » (BUNDERS, 2024). La précarité, définie comme la faible capacité des individus à faire face aux aléas de l'existence (BIHR, PFEFFERKORN, 2021), peut être étayée par des indicateurs tels que le statut en emploi (indépendant ou salarié, temps plein, temps partiel, etc.), les mesures de protection sociale associées au travail (accès aux prestations d'assurance maladie, aux congés payés, aux allocations de chômage et de retraite, etc.) ou encore la rémunération (stabilité et niveau, modalités, minimum garanti, etc.). Quant à l'hétéronomie du travail, elle « ne réside pas simplement dans le fait que je doive me plier aux ordres d'un supérieur hiérarchique ou, ce qui revient au même, aux cadences d'une machinerie prérégulée. Même si je suis maître de mes horaires, de mes rythmes et du mode d'accomplissement d'une tâche complexe, hautement qualifiée, mon travail reste hétéronome quand le but ou produit final auquel il concourt est hors de mon contrôle » (GORZ, 1988, p. 207). Dans cette perspective, parmi les indicateurs caractérisant l'autonomie, la maîtrise par le travailleur des horaires et des rythmes du travail et sa définition du mode d'accomplissement des tâches complexes ou qualifiées ne semblent pas suffisantes, la maîtrise de la finalité de ces tâches étant en revanche déterminante. Nous retenons l'ensemble de ces éléments comme indicateurs du niveau de précarité et d'hétéronomie du travail au sein de la coopérative Eva.

Dimensions analytiques et effet réseau

Il est difficile d'évoquer les conditions de travail dans les organisations de plateforme sans considérer les contraintes économiques exogènes. Le modèle économique de ces entreprises repose sur la recherche de l'« effet réseau » (VAN ALSTYNE *et al.*, 2016), qui désigne le phénomène par lequel la qualité et la valeur de chaque interaction au sein d'un réseau augmentent avec la densité de celui-ci. Pour prendre l'exemple du transport de personnes, une densité élevée de chauffeurs (offreurs) et de passagers (demandeurs) entraîne conjointement un volume élevé de courses et une valeur perçue élevée de chacune d'entre elles (l'algorithme permettant d'optimiser l'appariement entre un grand nombre d'offres et de demandes). D'où la tendance des entreprises de plateforme à viser des situations monopolistiques et à croître le plus

rapidement possible pour accaparer un marché, dans la logique du *winner takes all*. En découle ainsi la nécessité vitale pour ces organisations – coopératives ou non – d'avoir accès à des financements soutenant des stratégies agressives d'expansion. L'effet réseau explique également la difficulté pour un nouvel acteur de pénétrer un tel marché.

Ces contraintes inhérentes au modèle d'affaires des entreprises de plateforme ne sont pas sans conséquence sur les coopératives qui tentent de développer des modèles alternatifs. Des tensions se font jour, entre la nécessité de répondre aux besoins socio-économiques des membres et les impératifs de compétitivité et d'attractivité du capital. Dans ce contexte, le concept de « tensions paradoxales », développé par Valérie MICHAUD (2011) pour l'étude des coopératives, éclaire ces enjeux et leurs effets sur les conditions de travail au sein des plateformes coopératives : le cas d'Eva s'avère ici révélateur de ces tensions entre buts sociaux et économiques. L'hypothèse formulée dans cette recherche en découle : les plateformes coopératives sont contraintes de croître rapidement pour bénéficier de l'effet réseau et donc d'adopter des stratégies similaires à celles des plateformes capitalistes, sans toutefois bénéficier des mêmes capacités de capitalisation. Leur modèle d'affaires s'en trouve fragilisé, générant des tensions paradoxales entre ambitions émancipatrices et contraintes financières (MICHAUD, 2011 ; AUDEBRAND *et al.*, 2017).

Une première dimension analytique s'impose dès lors pour mesurer les conséquences d'une telle logique : la dynamique organisationnelle mise en œuvre par les plateformes coopératives. Cette dimension se conjugue avec trois autres, que sont l'organisation du travail, le mode de participation des membres à la gouvernance et leur rapport à la propriété de la plateforme, qui devraient leur permettre de bénéficier de meilleures conditions de travail. Cette recherche tente de saisir le caractère émancipateur – potentiel ou avéré – du modèle coopératif de plateforme à partir des effets conjugués de ces dimensions.

Matériaux empiriques et méthodologie

Uber opère au Québec depuis 2014, mais l'action publique provinciale n'a autorisé formellement ses activités qu'en 2016, *via* un dispositif réglementaire appelé « projet pilote » (COIQUAUD, MORISSETTE, 2019). Il a fallu attendre octobre 2020 pour que soit adoptée la loi 17 actuellement en vigueur⁷. Le dispositif « projet pilote », dont les règles sont moins contraignantes que celles s'appliquant aux chauffeurs de taxi traditionnels, visait à évaluer l'impact du développement d'Uber sur le marché et à expérimenter une nouvelle (dé)réglementation (COIQUAUD, MORISSETTE, 2022).

7. Cette loi se focalise davantage sur la régulation commerciale que sur l'encadrement des conditions de travail et de la relation d'emploi (COIQUAUD, MORISSETTE, 2022), comme en témoignent ses dispositions largement favorables à certaines parties prenantes comme les entreprises dominantes du secteur (dont Uber). Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (RLRQ, chapitre T-11.2, <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/T-11.2>) adoptée en octobre 2020.

Le projet Eva Coop a démarré à Montréal en septembre 2017. La coopérative n'a cependant été officiellement autorisée à intégrer le projet pilote et à exercer ses activités au Québec qu'en janvier 2019. Elle opère aujourd'hui dans quatre villes de la province. La structure organisationnelle d'Eva s'articule sur deux niveaux : une structure fédérative (premier niveau) qui coordonne le développement de structures locales (second niveau). La structure fédérative a d'abord pris la forme d'une fondation à but non lucratif (Eva Foundation), puis d'une société par actions (Eva Global Corp.). Cette entité détient le code de l'application et la marque de commerce Eva⁸. Employant une quinzaine de personnes au moment de l'enquête, elle est chargée, entre autres, de la recherche de financement, du développement technologique et du support à la création d'entités locales. À l'échelle locale (province ou ville), des coopératives de solidarité opèrent comme franchises sous contrat avec Eva Global et gèrent l'activité au niveau de leur communauté. Elles décident de nombreux paramètres de l'application déterminant les modalités d'exercice de l'activité (prix du service, règles d'attribution des courses, etc.). Eva Coop reverse 5 % du montant des courses à Eva Global en échange de l'utilisation de l'application et de la marque. Il n'existe pas de lien de propriété ou en capital entre les deux entités, mais un simple contrat commercial.

Le cas Eva est particulièrement significatif dans la mesure où l'organisation est en concurrence directe avec Uber, avec une offre de services similaire, ce qui rend pertinent l'examen des dynamiques organisationnelles des deux entreprises, sachant que les pratiques d'Uber sont déjà bien documentées. Notre étude se limite aux quatre premières années d'activité d'Eva Coop au Québec, soit de son lancement en 2017 à septembre 2021. Le choix de cet espace géographique permet de disposer des paramètres pour éclairer le cas d'Eva via celui d'Uber et d'avoir une homogénéité en matière de normes de régulation juridico-administratives et d'action publique.

L'échantillonnage comprend trois groupes d'acteurs : les chauffeurs, les managers et les acteurs de l'écosystème de l'économie sociale québécoise. Le corpus de données relatives à Eva provient de trois sources complémentaires (annexe).

La première source est celle des onze entretiens semi-dirigés dont la durée est comprise entre une et deux heures, réalisés à l'intérieur de l'organisation (six chauffeurs et un fondateur) et à l'extérieur (quatre responsables dans les structures de soutien au secteur coopératif ou à l'économie sociale). L'entretien avec le fondateur éclaire les questions stratégiques et les contraintes exercées par les pressions concurrentielles. Les entretiens avec les acteurs externes élargissent la perspective sur les opportunités et menaces liées à l'environnement d'Eva et donc sur les tensions paradoxales évoquées plus haut.

8. Les règlements internes de la coopérative précisent : « L'application et toute technologie reliée, la marque et le nom utilisés par la coopérative, restent la propriété de Eva Global Corp., une société anonyme de droit canadien. Un contrat entre les deux entités détaille leur relation. La coopérative exploite uniquement l'application et toute technologie connexe en utilisant la marque et le nom. »

La deuxième source est issue des groupes de discussion en ligne entre chauffeurs et mobilise une approche netnographique (KOZINETS, 2002), notamment pour affiner nos données relatives au rapport au travail de ces travailleurs. Les données proviennent de l'observation et de l'analyse des conversations sur l'application de messagerie instantanée Telegram. Selon les fondateurs d'Eva, le fil de discussion Telegram a été mis en place pour ouvrir un canal de communication en temps réel entre chauffeurs, et entre ces derniers et l'équipe de support d'Eva. Nous avons pu consulter plusieurs centaines de messages postés entre janvier et septembre 2021 sur les canaux Telegram d'Eva Coop Montréal et Québec. Cela a permis de documenter la teneur et le volume des échanges ainsi que la dynamique des rapports sociaux entre chauffeurs et employés du siège (y compris avec les deux cofondateurs, très actifs).

La troisième source de données provient de l'observation qui a été réalisée *in situ*, lors d'une assemblée générale (AG) des membres, et permet de documenter la dynamique des interactions et les rapports entre les différentes catégories de membres, ainsi que l'effectivité et les modalités de leur participation à la gouvernance.

Configuration coopérative et modèle d'affaires

Au moment de l'enquête (2020-2021), la seule franchise sociale en opération était Eva Coop Québec, elle-même découpée en communautés par ville (Montréal, Québec, Saguenay, Mont-Tremblant). Ces communautés élisent lors des assemblées communautaires des représentants des membres utilisateurs (passagers et conducteurs) qui siègent à l'assemblée générale annuelle⁹.

Eva Coop est une coopérative de solidarité, adoptant une forme multisociétaire¹⁰. Cette dernière a été introduite au Québec en 1997, marquant une rupture avec la tradition du développement coopératif de type unisociétaire qui prévalait jusque-là (GIRARD, 2008). Sur le plan de la gouvernance, les coopératives de solidarité intègrent au moins deux catégories de membres, aux intérêts potentiellement divergents. Dans le cas d'Eva, il s'agit de membres : 1) producteurs, soit les chauffeurs qui exécutent les services de transport et de livraison ; 2) consommateurs, soit les clients de ces services ; 3) travailleurs salariés, soit les employés du siège Eva Coop ; 4) de soutien, ou partenaires de la coopérative qui apportent leur expertise, une contribution financière, ou jouent un rôle d'influence.

Le modèle d'affaires d'Eva s'appuie sur une commission sur les trajets commandés *via* l'application, le montant de chaque trajet étant réparti comme suit : 5 % reviennent à Eva Global (4 % pour la maintenance et le développement et 1 % pour la trésorerie),

9. L'assemblée générale annuelle est l'instance de gouvernance majeure : chaque membre a un droit de vote, selon le modèle coopératif « un membre, une voix ».

10. Ce type de coopérative intégrant plusieurs catégories de membres a émergé dans les années 1990 dans plusieurs pays, dont l'Italie avec la coopérative sociale, la France avec la société coopérative d'intérêt collectif (Scic), avec des objectifs et selon des modalités qui varient marginalement entre les pays.

10 % à la coopérative locale et 85 % au conducteur¹¹. Le prélèvement total de 15 % par Eva est moins élevé que celui d'Uber, qui s'élève à environ 25 % du montant de la course. Cette répartition plus favorable aux conducteurs d'Eva constitue un avantage pour recruter et fidéliser les chauffeurs, mais une faiblesse potentielle du modèle d'affaires, car elle limite les ressources financières disponibles. Concernant la livraison de repas, le modèle d'affaires diffère quelque peu : Eva prélève un montant fixe de deux dollars canadiens par livraison, et les livreurs sont rémunérés selon une tarification au kilomètre et à la minute, définie d'avance, et non en pourcentage du prix du repas comme chez les concurrents.

Malgré des taux de commission plus bas, la logique du modèle d'affaires d'Eva est assez proche de celui d'Uber. En revanche, le processus de circulation de la valeur est radicalement différent. Les plateformes capitalistes fonctionnent en effet selon une logique de concentration du capital et du pouvoir entre les mains des investisseurs et d'extraction de la valeur au profit exclusif de ces derniers. La plus-value créée par l'activité peut être appropriée par les détenteurs du capital au prorata de ce qu'ils détiennent, selon la logique des sociétés par actions. Dans les coopératives, cette valeur ne peut en principe pas être appropriée par les investisseurs. Le principe de la « réserve impartageable » permet qu'une partie des excédents générés soit collectivisée et ne puisse en aucun cas (même en cas de dissolution) être redistribuée aux individus (membres ou ex-membres de la coopérative). Par ailleurs, la part des excédents « partageable » est distribuée entre les membres selon le volume d'activité qu'ils réalisent avec la coopérative, et non selon le montant investi (le « lien d'usage » prime sur le « lien en capital »). Finalement, l'impossibilité – selon la loi sur les coopératives québécoises¹² – de revendre des parts en dégageant une plus-value empêche l'enrichissement individuel des membres de la coopérative sur la base du montant investi. Du point de vue des chauffeurs et livreurs, c'est donc l'apport en travail qui prime sur l'apport en capital, conformément aux principes coopératifs. Notons que cette différence majeure ne vaut que pour la coopérative Eva Coop et non pour la société par actions Eva Global qui, elle, répond à la logique des sociétés par actions. Il faut donc admettre qu'Eva s'avère finalement être un cas d'hybridation des modèles de plateforme coopératif et capitaliste.

11. La répartition entre la fondation et les coopératives locales avait été fixée pour deux ans et pouvait en principe être revue en fonction des bilans des coopératives.

12. Cf. <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/C-67.2> (consulté le 7 octobre 2025).

Résultats et discussion

Les résultats livrés ici répondent à une interprétation des perceptions et des discours des trois groupes d'acteurs : chauffeurs, managers et acteurs de l'écosystème de soutien à l'économie sociale au Québec. Chaque groupe offre une perspective singulière et relativement cohérente des dimensions mobilisées dans cette analyse.

Dynamiques organisationnelles et gestion algorithmique du travail

À la différence des personnes présentes à l'assemblée générale et de celles échangeant sur la messagerie Telegram, les six chauffeurs livreurs interrogés lors des entretiens semi-dirigés étaient des hommes, dont cinq racisés ou issus de l'immigration récente. Un seul occupait un autre emploi au moment de l'entrevue et quatre d'entre eux utilisaient d'autres applications de transport et/ou de livraison, notamment Uber. Ces derniers ont donc été en mesure de comparer leurs expériences respectives chez Eva et Uber. L'enquête fait ressortir quatre constats révélateurs des dynamiques organisationnelles chez Eva : un soutien offert par Eva Coop aux chauffeurs, une faible participation à la gouvernance coopérative, une absence de système de notation ainsi que d'une tarification dynamique.

Premièrement, le soutien d'Eva passe par la proximité, la disponibilité et le support du siège de l'entreprise. « Ils sont très faciles à contacter. Ils sont à l'écoute, j'aime ça. Uber, non, il faut appeler au Maroc ou je sais pas où... » (Ali¹³, conducteur Eva, janvier 2021). Samuel, également conducteur Eva, confirme : « Avec Eva, t'as les points positifs... Y a un chat Telegram où tu peux discuter... ça parle en direct. S'il y a un problème, c'est très très réactif, y a toujours quelqu'un qui va te rappeler, qui va te répondre sur le message. » Il souligne en comparaison le manque de soutien aux chauffeurs de la part d'Uber en cas de litige avec un client, en se référant au fait que la plainte d'un client a conduit à son exclusion de l'application et à des expériences similaires vécues par ses collègues :

« De toute façon ça se passe toujours comme ça en règle générale avec les chauffeurs, c'est : "Donnez-nous votre version", t'as une personne qui va te parler et va te poser des questions [...]. Donc ils écoutent ta version et puis dans 99,9 % des cas, ils te disent : "Bon on va transmettre ça devant une commission" je sais pas quoi, puis ils te ferment ton compte et c'est terminé. »

(Samuel, conducteur Eva, mars 2021)

A contrario, l'accessibilité des équipes de support permettrait aux chauffeurs de pouvoir discuter en cas de différend ou de sanction. Samuel et Marcelo ont été bannis définitivement d'Uber après une plainte de client, ou pour avoir accepté un paiement en liquide après une erreur de saisie d'adresse par le client. Ali et Fouad ont été exclus

13. Les prénoms de tous nos répondants conducteurs (et du cofondateur Eva) ont été modifiés pour préserver leur anonymat.

temporairement d'Uber le temps nécessaire à la vérification d'éventuels antécédents judiciaires ou de leur identité. La communication plus facile chez Eva ne signifie pas pour autant que les chauffeurs ont un vrai pouvoir d'influence. Ainsi, un message posté par un chauffeur sur Telegram demandait au siège d'indiquer dans l'application la destination ou une approximation du montant de la course, avant que le chauffeur ne l'accepte ou ne la décline, pour pouvoir ainsi refuser des courses exécutées à perte. Un fondateur a répondu que cette fonctionnalité était en place au début, mais qu'elle a été supprimée par les dirigeants-fondateurs car « les résultats étaient catastrophiques puisque les membres sélectionnaient les courses selon les points de destination ».

Deuxièmement, la participation des chauffeurs à la gestion coopérative reste marginale. Samuel est le seul répondant à avoir assisté à au moins une AG, « mais plus comme observateur », précise-t-il. Outre sa réticence pour les rencontres virtuelles, Miguel soulève un point que confirme l'observation en AG : la plupart des sujets discutés portent sur les paramètres de l'application, liés au système tel que codé initialement :

« Pour savoir qu'est-ce qu'on peut faire, c'est ceux qui ont développé le système qui [...] savent. Nous on peut donner des idées, mais on sait pas si... on sait pas c'est quoi la faisabilité. »

(Miguel, conducteur Eva, mars 2021)

L'exercice de la participation atteint ses limites du fait de l'asymétrie d'information et de la différence de littératie numérique entre développeurs et chauffeurs. Ces derniers sont en effet amenés à s'autocensurer, ignorant quelle marge de manœuvre leur laisse l'algorithme.

Troisièmement, le système de notation des chauffeurs, élément central de la surveillance algorithmique chez Uber (JAMIL, 2020), n'a pas été développé chez Eva. Ce système discipline les chauffeurs, ces derniers ayant l'espoir d'être bien notés par leurs clients. Des notes très élevées peuvent chez Uber donner lieu à des récompenses (symboliques ou permettant l'accès à des fonctionnalités spécifiques). À l'inverse, de mauvaises notations entraînent une dépriorisation, voire une déconnexion unilatérale. L'absence de notation chez Eva réduit la charge anxiogène de l'algorithme :

« Le fait qu'il n'y ait pas de notation ça t'enlève un... un stress déjà. Mais au-delà du stress, moi qui ai toujours été [chez Uber] sur une moyenne de 4,91, 4,94 pendant des années [...], t'as pas la pression de [te] dire : "Ah, si je tombe à 4,65, boum, première fois ils vont m'appeler, deuxième fois ils me vont virer quoi". »

(Samuel, conducteur Eva)

Quant à Marcelo, il déplore l'absence d'un système de notation inversé, une notation des passagers par les chauffeurs, qui lui permettrait de « sélectionner » ses clients en refusant les moins bien notés et lui donnerait plus d'autonomie dans le choix des courses :

« Je trouvais intéressant [chez Uber] que quand il y a des clients dans cette situation de sortie de bar, de nuit, que le client était moins de trois points, je le prenais pas. »

(Marcelo, conducteur Eva, février 2021)

Quatrièmement, la tarification dynamique (ou *price surge*), autre caractéristique centrale de l'application Uber, est absente chez Eva. Cette fonctionnalité permet d'ajuster l'offre à la demande : en période de fort achalandage, l'application augmente ses tarifs pour attirer plus de chauffeurs en y appliquant un multiplicateur du tarif de base (prix au kilomètre et à la minute). Miguel perçoit à ce propos la complexité de la situation concurrentielle d'Eva :

« Avec Eva, le prix c'est le même en tout temps [...]. C'est moins intéressant pour les chauffeurs d'être là en période occupée, et c'est un problème [pour Eva] [...] parce que certains chauffeurs Eva, bah en période achalandée se connectent avec Uber parce que c'est payant. Puis avec Eva il manque de chauffeurs. »

(Miguel, conducteur Eva)

Dans ce contexte, le recrutement des chauffeurs et livreurs est un enjeu majeur pour la plateforme qui doit croître à un rythme accéléré : l'effet réseau ne devient significatif que si les clients qui commandent une course sont rapidement appariés à un chauffeur se trouvant à proximité. Les moyens financiers et promotionnels d'Eva, sans commune mesure avec ceux d'Uber, font que son recrutement repose avant tout sur le bouche-à-oreille. Miguel décrit très bien les enjeux encourus pour la réputation d'Eva si la coopérative ne parvient pas à résoudre cette difficulté :

« Le danger... c'est qu'il risque d'y avoir des clients qui [...] commandent un Eva, puis on leur dit ça va être trente à quarante-cinq minutes d'attente, peu importe le temps, le client après une fois, c'est sûr qu'il n'acceptera pas la course, mais si c'est répétitif, il va enlever l'application de son téléphone, et puis là on vient de perdre un client. »

(Miguel, conducteur Eva)

Ces constats suggèrent que le modèle coopératif d'Eva induit certaines pratiques distinctes de celles de ses concurrents capitalistes, qui tiennent notamment à la participation des chauffeurs à la gouvernance et à l'accessibilité du siège et du service de support. S'y ajoutent quelques choix favorables dans les paramètres de l'application, comme l'absence de système de notation et le refus de la tarification dynamique. D'autres caractéristiques du modèle Eva renvoient aux limites de ses moyens financiers, qui touchent notamment le développement et les moyens promotionnels : pour croître, la coopérative est contrainte de miser sur le bouche-à-oreille plutôt que de mener une véritable (et coûteuse) campagne médiatique. Enfin, Eva ne peut se permettre de subventionner ses courses et de fonctionner à perte pendant plusieurs mois, alors que cette pratique est courante chez Uber lorsque la plateforme s'implante dans un nouveau marché.

Flexibilité et rémunération

Nos répondants ont tous désigné l'autodétermination des horaires de travail comme élément décisif pour s'engager avec Eva :

« Je travaille pour l'horaire le plus flexible et [...] j'ai regardé la coop depuis quelques années et je trouve que c'est un bon moyen de gérer mon temps avec les trois enfants et avec le travail. »

(Marcelo, conducteur Eva, février 2021)

Les discours des plateformes sur la flexibilité horaire sont dans l'ensemble repris par les chauffeurs et livreurs (JAMIL, NOISEUX, 2018). Cependant, lorsqu'on interroge ces derniers sur les facteurs qui déterminent leur choix des horaires, ils évoquent en premier lieu les contraintes externes (achalandage, trafic, tarifs, etc.), plutôt que les contraintes internes (horaires de la famille, etc.) : l'hétéronomie semble l'emporter sur l'autonomie réelle pour nos répondants. En revanche, les injonctions à la connexion (tarification dynamique, messages et mécanismes d'incitation au travail et de fidélisation, etc.) sont beaucoup moins présentes chez Eva, de sorte que les chauffeurs ont davantage d'autonomie que chez Uber.

Comme évoqué plus haut, les modes de calcul de la rémunération des chauffeurs sont sensiblement les mêmes chez Eva et Uber, à deux exceptions près : le taux de la commission retenue par la plateforme, favorable aux chauffeurs Eva, et la tarification dynamique, favorable aux chauffeurs Uber. En dehors de ces éléments, le périmètre du travail rémunéré par l'application est le même, excluant donc les temps d'attente (d'une demande de service) et d'approche (du client).

Par ailleurs, comparé à Uber, la moindre densité du réseau Eva engendre des courses moins optimales. Les distances entre un chauffeur et son client sont en effet plus élevées en moyenne et le ratio du prix de la course rapporté au coût de la course est moins favorable au chauffeur :

« Avec Eva [...] parfois je me déplace douze kilomètres pour chercher quelqu'un et peut-être le client, son trajet, sa course peut-être deux kilomètres seulement... Moi j'ai dépensé douze kilomètres pour rien et moi je paie. »

(Fouad, conducteur Eva, avril 2021)

Par ailleurs, un autre facteur détermine non pas le taux de la rémunération, mais son volume, à savoir la quantité de travail fournie par la plateforme. Les enjeux de financement et de croissance d'Eva réduisent les opportunités de courses pour les conducteurs, qui déplorent la faiblesse de la demande :

« Avec Eva parfois j'attends pour les clients, peut-être comme lundi ou mardi j'attends quatre heures, trois heures pour accepter un client. C'est pas trop occupé. Mais avec Uber, toujours occupé. »

(Marcelo, conducteur Eva).

Cette faible activité se traduit dans les rémunérations :

« En termes de rémunération, j'en pense que c'est pas du tout un travail qui est viable à plein temps pour un chauffeur [...]. Au niveau des passagers, y a encore peu de personnes qui connaissent Eva donc, si t'arrives à faire dans ta journée trois ou quatre courses, c'est très bien. »

(Samuel, conducteur Eva)

La rémunération des chauffeurs et livreurs est techniquement complexe, car elle est déterminée par plusieurs variables. Après les « frais directs » (la commission), de nombreux « frais indirects » liés à l'entretien du véhicule, et qui paraissent importants, réduisent le revenu final disponible : carburant, entretien ou réparation du véhicule, assurances, etc. :

« Les dépenses de voiture c'est 40 %, c'est ça qui est le plus élevé... Tu fais un changement d'huile au moins une fois par mois, quand normalement c'est deux fois par année, fait que toutes les dépenses viennent avec, les freins, les pneus, toutes les pièces. Puis l'amortissement du véhicule, le véhicule c'est trois quatre ans maximum. Fait que c'est beaucoup de dépenses. »

(Miguel, conducteur Eva)

Pour les livreurs, la base de rémunération reflète encore moins que pour les chauffeurs le temps effectif de travail :

« La livraison de marchandise, c'est pas payant, parce qu'on travaille plus, et on sait qu'on n'aura pas de pourboire... [dans] la livraison, y'a toute la manutention : je stationne mon auto, je vais chercher la marchandise, je reviens dans mon auto, je vais à la destination... les revenus sont moindres que les transports de personne. [...] Pour moi ça a aucune logique. »

(Miguel, conducteur Eva)

Seul Fouad constate que le choix de restaurants haut de gamme permet, grâce à des pourboires élevés, de compenser la faible rémunération :

« Eva il a fait des contrats avec des restaurants, je pense, des restaurants un peu chers. Par exemple, si avec Uber ils me donnent un *tip* de trois dollars, avec Eva la plupart du temps, ils te donnent quatorze dollars, dix-huit dollars de *tip*, chaque course. Et la plupart des gens dans le Plateau, Westmount¹⁴, où il y a des restaurants chers. »

(Fouad, conducteur Eva)

14. Quartiers aisés de Montréal.

Financement et effet réseau

Les dynamiques organisationnelles d'Eva sont subordonnées aux caractéristiques de l'économie de plateforme, comme celle de l'effet réseau. Les décideurs rencontrés ont évoqué de façon récurrente l'enjeu de croissance accélérée et ses conséquences ambivalentes pour Eva. Si trop de chauffeurs sont intégrés rapidement à la plateforme, ils vont se faire concurrence et seront insatisfaits du volume de travail disponible sur la plateforme. Dans le cas inverse, les passagers se plaindront des temps d'attente trop longs et changeront d'application. D'où l'impératif d'une croissance forte, mais équilibrée entre producteurs et consommateurs du service. Celle-ci doit alors être soutenue par un financement abondant.

Le principal obstacle aux yeux des fondateurs d'Eva est l'incapacité d'attirer suffisamment de capitaux. Le cofondateur A. B. explique cette difficulté par des raisons extrinsèques (écosystème financier peu doté et mal adapté aux entreprises technologiques) et intrinsèques (le modèle coopératif au Québec attire peu les investisseurs):

« Au Québec on a un bel écosystème financier [pour l'économie sociale], mais ça reste que c'est très très minime par rapport à l'écosystème financier traditionnel. [...] Il n'y a aucun exemple de coopérative ou d'entreprise d'économie sociale qui ait levé beaucoup d'argent. [...] Je pense qu'au Québec, le modèle coopératif est très pur, mais sa pureté l'empêche peut-être d'innover. »

(A. B., cofondateur Eva, mars 2021)

Il évoque l'enjeu que représente l'inadéquation des outils financiers dont disposent les coopératives pour soutenir un développement rapide. La plupart des coopératives émergent d'abord au niveau local, pour répondre aux besoins de leurs membres, et se développent ensuite à une plus grande échelle. Or dans le modèle des entreprises de plateforme, le produit est d'abord développé à partir d'une solution numérique, la plateforme, pour aller ensuite vers ses utilisateurs. D'où un certain paradoxe entre l'ancrage territorial local des coopératives et la nécessité de se développer rapidement et à grande échelle afin d'assurer la viabilité de la plateforme.

Les fondateurs ambitionnent d'offrir de meilleures conditions de travail aux chauffeurs et livreurs qu'Uber, en prenant principalement appui sur trois éléments : une information transparente, une participation aux décisions et une faible commission retenue sur les transactions. L'enquête montre que pour les deux premiers éléments au moins, certaines pratiques spécifiques répondent effectivement, en partie, à cette ambition. Certains choix stratégiques et organisationnels menacent en revanche le contrôle que les chauffeurs peuvent exercer sur leur activité, notamment la création de la société de capitaux Eva Global Corp aux côtés de la coopérative Eva Coop. Quant au taux de commission (troisième élément), il se révèle insuffisant pour améliorer les niveaux de rémunération, notamment au regard des effets négatifs conjugués des autres paramètres (faible volume de demande et faible densité du réseau).

Le positionnement face à Uber : entre différenciation et isomorphisme

Nos résultats suggèrent que, dans un continuum entre un isomorphisme intégral (DiMAGGIO, POWELL, 1983) et une différenciation complète vis-à-vis de son principal concurrent Uber, le positionnement d'Eva est ambigu.

Certaines pratiques distinguent Eva et réduisent significativement l'hétéronomie du travail : la participation des chauffeurs aux instances décisionnelles, la proximité et la communication directe avec le siège, l'absence de système de notation et de tarification dynamique, et la paramétrabilité de l'application au niveau local par l'ensemble des acteurs. D'autres traits distinctifs renvoient à l'intensité concurrentielle et au capital insuffisant qui freinent le développement et fragilisent le modèle économique d'Eva, dont les marges de manœuvre pour résoudre les enjeux de précarité du travail s'en trouvent réduites.

Le caractère hybride du modèle d'Eva affecte les mécanismes prévus en matière de protection des intérêts des membres de la coopérative, de marge d'autonomie au travail et de participation à la gestion. Ses pratiques coopératives apparaissent malgré tout dans un continuum entre isomorphisme intégral et singularité : particulièrement sur le plan des conditions de travail des chauffeurs, du taux de commission plus faible, ou encore du mode de tarification plus avantageux pour les livraisons. En matière de relation d'emploi, Eva reproduit de nombreuses pratiques imposées au secteur par Uber, notamment le statut d'emploi « indépendant », qui nie la relation de subordination des chauffeurs à la plateforme, et, surtout, enferme ces derniers dans une précarité structurellement construite.

L'enquête montre également que la coopérative se distingue de la configuration capitaliste, car les chauffeurs ont un certain poids dans la gouvernance. Cependant, ce poids est limité par le partage du pouvoir décisionnel avec les autres membres. La composition des instances de gouvernance et le système de délégation à l'œuvre placent les chauffeurs dans une situation minoritaire en voix (ils ont un siège sur cinq au conseil d'administration) et confèrent de fait le pouvoir d'arbitrage aux représentants du siège (ses fondateurs). Le contrôle des moyens de production revient *in fine* aux actionnaires-propriétaires d'Eva Global. Cette division du capital et du travail dans deux entités juridiquement étanches affecte donc le contrôle réel des chauffeurs sur leur outil de travail, en reconduisant l'hétéronomie du travail de plateforme et en réduisant leur capacité à améliorer leurs conditions de travail et de vie.

Un constat, transversal aux trois groupes de répondants, montre que tout se passe comme si ces acteurs « bricolaient » sur le terrain des réponses à la hauteur de leurs moyens (FOUCAULT, 1969). Les chauffeurs bricolent aussi à leur niveau des stratégies d'adaptation individuelles et collectives. Ils semblent prendre acte de leur propre précarité tout en reconnaissant la précarité financière de leur organisation, alors que ni le management ni les structures de l'économie sociale ne semblent se préoccuper de leurs difficultés, comme si la commission plus faible d'Eva suffisait à les rassurer.

Le statut d'emploi, au cœur du fonctionnement de l'économie de plateforme, a été peu abordé par nos interviewés : le statut de travailleur autonome ou « faux indépendants » (DUFRESNE, LETERME, 2021) semble manifestement admis, même s'il ne donne pas accès à des protections sociales. Un certain nombre de droits liés au Code du travail leur échappent également, dont l'accès à la syndicalisation et à la négociation collective (DALLAIRE-FORTIER, 2020).



Le modèle coopératif hybride d'Eva peut être considéré comme proche du premier modèle de la typologie des communs numériques de V. PAPADIMITROPOULOS (2020) : celui des « communs libéraux sans projet politique subversif du mode de production actuel ». Et pour cause, depuis son apparition en 1997 au Québec, le modèle de la coopérative de solidarité est celui qui a été le plus mobilisé, en particulier dans le secteur des services (GIRARD, 2008 ; AUDEBRAND *et al.*, 2017), en écartant délibérément toute référence à quelque « projet politique subversif » (PAPADIMITROPOULOS, 2020). Eva n'échappe pas à cette tendance, reflétant dans son mode de gouvernance la répartition de la propriété et du pouvoir décisionnel entre les quatre catégories de membres.

Cette étude de cas éclaire les tensions paradoxales entre les ambitions du modèle coopératif et les retombées concrètes de ses initiatives, entre finalités sociales et objectifs économiques (AUDEBRAND *et al.*, 2017 ; RAFÉLIS DE BROVES, 2022). Une coopérative qui s'insère dans un environnement hostile peine à insuffler des changements significatifs au modèle économique et au mode de relations du travail dominants. Sans influence sur le marché, sans capacité d'innovation, sans soutien des pouvoirs publics et sans changement structurel, ces acteurs, économiquement isolés et aux moyens financiers limités, ne peuvent transformer substantiellement les pratiques structurantes de ce secteur d'activité. Ils pourraient cependant inspirer le législateur en montrant que d'autres formes de production et d'échange de la valeur sont possibles dans l'économie de plateforme.

Cette analyse ouvre la voie à l'exploration de propositions visant à soutenir les coopératives à vocation collaborative : création de niches sectorielles réservant à des entreprises d'économie sociale l'accès à certains marchés, réorientation des subventions publiques, implantation de programmes de soutien à l'entrepreneuriat collectif, mécanismes fiscaux soutenant la recherche et l'innovation dans les organisations d'économie sociale, régulations sectorielles discriminant positivement ces organisations.

Ce travail a bien entendu ses limites. La plupart des répondants chauffeurs sont des hommes racisés et/ou issus de l'immigration – constat similaire bien documenté dans le cas d'Uber (JAMIL, NOISEUX, 2018) –, mais nous n'abordons pas les questions de discrimination, notamment en raison de notre problématique focalisée sur l'analyse d'un des modèles coopératifs de plateforme au regard de ses équivalents capitalistes. Sur le plan méthodologique, si l'étude de cas n'interdit pas une montée en généralité,

elle exige de la prudence. Cette étude de cas est bornée spatialement au Québec, et temporellement sur la période 2017-2021. Il va de soi que la diversité des contextes sociaux, économiques, politiques et culturels influence les conditions et contraintes de développement de ce type d'initiative alternative. Enfin, une partie de l'enquête de terrain a été menée durant la pandémie de Covid-19, qui n'a pas été sans conséquence sur l'industrie du transport de personnes et de livraison et donc sur les résultats. Si ce contexte particulier relativise *de facto* la portée générale de ce travail, il n'en a pas moins représenté une opportunité pour « tester », dans une certaine mesure, la pertinence socio-économique et la viabilité d'un modèle coopératif alternatif de plateforme.

BIBLIOGRAPHIE

ABDELNOUR S., BERNARD S. (2018), « Vers un capitalisme de plateforme ? Mobiliser le travail, contourner les régulations », *La Nouvelle Revue du travail* [en ligne], n° 13. <https://doi.org/10.4000/nrt.3797>

AMAR N., VIOSSAT L.-C. (2018), « L'impact des plateformes collaboratives sur l'emploi et la protection sociale : quelques perspectives », *Revue française des affaires sociales*, n° 2018/2, p. 68-81.

ARSENAULT G. (2018), *L'économie sociale au Québec. Une perspective politique*, Québec, Presses de l'Université du Québec.

AUDEBRAND L. K., CAMUS A., MICHAUD V. (2017), « A Mosquito in the Classroom: Using the Cooperative Business Model to Foster Paradoxical Thinking in Management Education », *Journal of Management Education*, vol. 41, n° 2, p. 216-248.

AUFRÈRE L., EYNAUD P., MAUREL L., VERCHER C. (2022), « Comment penser l'alternative au capitalisme de plateforme dans une logique de réencastrement polanyien ? », *Revue française de socio-économie*, n° 28, p. 91-111.

BIGOT-VERDIER A. (2020), *Plateformes coopératives : des infrastructures territoriales de coopération* [en ligne], Rapport, Paris, La Coop des Communs, octobre. <https://coopdes-communs.org/fr/rapport-plateformes-cooperatives-infrastructures-territoriales-de-cooperation/>, consulté le 28 février 2022.

BIHR A., PFEFFERKORN R. (2021), *Le système des inégalités*, Paris, La Découverte.

BUNDERS D. J. (2024), « Silicon Law of Oligarchy: Patterns of Member Participation in the Decision-Making of Platform Cooperatives », *Socio-Economic Review*, vol. 22, n° 3, p. 1335-1354.

CASTEL R. (1995), *Les métamorphoses de la question sociale. Une chronique du salariat*, Paris, Fayard.

COIQUAUD U., MORISSETTE L. (2019), « La déréglementation du secteur des taxis au Québec : une négociation entre l'État et Uber », *Chronique internationale de l'IRES*, n° 168, p. 101-109.

- COIQUAUD U., MORISSETTE L. (2022), « The Politics of Uber in Quebec: A Discursive Institutional Study », *Industrial Relations: A Journal of Economy and Society*, vol. 61, p. 91-108.
- COMPAIN G. (2019), *Des plateformes autogérées comme alternatives au capitalisme de plateformes : le cas des Plateformes en Communs*, Rapport, Paris, Entreprendre en communs, mai.
- DABLANC L., AGUILÉRA A., PROULHAC L., WESTER L., LOUVET N., RIVAS J. P. (2020), *Enquête sur les auto-entrepreneurs de la « livraison instantanée »*, Rapport, Champs-sur-Marne, Université Gustave Eiffel, juin.
- DALLAIRE-FORTIER C. (2020), *Le travail sous le capitalisme de plateforme*, Rapport, Montréal, Institut de recherche et d'informations socio-économiques, janvier.
- DAUGAREILH I. (dir.) (2022), *Formes de mobilisation collective et économie des plateformes. Approche pluridisciplinaire et comparative*, Rapport de recherche, Bordeaux, CNRS.
- DIMAGGIO P. J., POWELL W. W. (1983), « The Iron Cage Revisited: Institutional Isomorphism and Collective Rationality in Organizational Fields », *American Sociological Review*, vol. 48, n° 2, p. 147-160.
- DUFRESNE A., LETERME C. (2021), *Travailleurs de plateforme. La lutte pour les droits dans l'économie numérique* [en ligne], Rapport, Bruxelles, Groupe de recherche pour une stratégie économique alternative, avril. <https://gresea.be/Travailleurs-de-plateforme-La-lutte-pour-les-droits-dans-l-economie-numerique-2049>, consulté le 3 novembre 2021.
- DURAND-FOLCO J., MARTINEAU J. (2021), « Cartographier les résistances à l'ère du capital algorithmique », *Possibles*, vol. 45, n° 1, p. 20-30.
- FOUCAULT M. (1969), *L'archéologie du savoir*, Paris, Gallimard.
- GENTILE G., DE L'ESTOILE É., OUDOT J. (2020), « Les auto-entrepreneurs face à l'incertitude des revenus : une auto-soumission à l'ordre du travail ? Entretien avec Sarah Abdelnour », *Regards croisés sur l'économie*, n° 27, p. 68-76.
- GIRARD J.-P. (2008), « Les coopératives de solidarité au Québec : entre rupture et continuité », *Économie et Solidarités*, vol. 39, n° 2, p. 53-74.
- GORZ A. (1988), *Métamorphoses du travail, quête du sens. Critique de la raison économique*, Paris, Galilée.
- GRIESBACH K., REICH A., ELLIOTT-NEGRI L., MILKMAN R. (2019), « Algorithmic Control in Platform Food Delivery Work », *Socius*, vol. 5, p. 1-15.
- JAMIL R. (2020), « Uber and the Making of an Algoticon: Insights from the Daily Life of Montreal Drivers », *Capital & Class*, vol. 44, n° 2, p. 241-260.
- JAMIL R., NOISEUX Y. (2018), « Shake That Moneymaker: Insights from Montreal's Uber Drivers », *Interventions économiques. Papers in Political Economy* [en ligne], n° 60. <https://doi.org/10.4000/interventionseconomiques.4139>
- KOZINETS R. V. (2002), « The Field behind the Screen: Using Netnography for Marketing Research in Online Communities », *Journal of Marketing Research*, vol. 39, n° 1, p. 61-72.

- LÉVESQUE B., PETITCLERC M. (2008), « L'économie sociale au Québec à travers les crises structurelles et les grandes transformations (1850-2008) », *Économie et Solidarités*, vol. 39, n° 2, p. 14-37.
- MICHAUD V. (2011), *Médiation des tensions dans une coopérative de solidarité : des chiffres et des lettres*, Thèse de doctorat en administration, Université du Québec à Montréal.
- MOHLMANN M., ZALMANSON L. (2017), « Hands on the Wheel: Navigating Algorithmic Management and Uber Drivers' Autonomy » [en ligne], communication, *ICIS 2017 Proceedings*, Seoul, 10-13 décembre. <https://aisel.aisnet.org/icis2017/DigitalPlatforms/Presentations/3>, consulté le 22 octobre 2025.
- NICOT A.-M. (2019), « Les enjeux du travail dans l'économie des plateformes », *Regards*, n° 55, p. 53-63.
- PAPADIMITROPOULOS V. (2020), *The Commons: Economic Alternatives in the Digital Age*, London, University of Westminster Press.
- PAPADIMITROPOULOS V. (2021), « Platform Capitalism, Platform Cooperativism, and the Commons », *Rethinking Marxism*, vol. 33, n° 2, p. 246-262.
- PETERS M. A. (2017), « Algorithmic Capitalism in the Epoch of Digital Reason », *Fast Capitalism*, vol. 14, n° 1, p. 65-74.
- RAFÉLIS DE BROVES O. (2022), « Les coopératives au secours des travailleurs de plateforme : quelles innovations contre l'ubérisation ? Une étude de cas au Québec », *Canadian Journal of Nonprofit and Social Economy Research*, vol. 13, n° S1, p. 92-114.
- ROSENBLAT A., STARK L. (2016), « Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers », *International Journal of Communication*, vol. 10, p. 3758-3784.
- SAVOLDELLI P. (2021), *Plateformisation du travail : agir contre la dépendance économique et sociale* [en ligne], Rapport d'information n° 867, Paris, Sénat. <https://www.senat.fr/rap/r20-867/r20-867.html>
- SCHOLZ T. (2014), « Platform Cooperativism vs. the Sharing Economy », *Medium* [en ligne]. <https://medium.com/@trebors/platform-cooperativism-vs-the-sharing-economy-2ea737f1b5ad>, consulté le 16 avril 2020.
- SCHOLZ 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*, New York, OR Books.
- SCHOR J. B. (2020), *After the Gig: How the Sharing Economy Got Hijacked and How to Win It Back*, Berkeley, University of California Press.
- SHAPIRO A. (2018), « Between Autonomy and Control: Strategies of Arbitrage in the "On-Demand" Economy », *New Media & Society*, vol. 20, n° 8, p. 2954-2971.
- SOUSSI S. A. (2019), « Le travail migrant temporaire et les effets sociaux pervers de son encadrement institutionnel », *Lien social et Politiques*, n° 83, p. 295-316.
- SRNICEK N. (2018), *Capitalisme de plateforme. L'hégémonie de l'économie numérique*, Montréal, Lux.

TREMBLAY D.-G., SOUSSI S. A. (2020), « Les temporalités contemporaines : un état des lieux », in Tremblay D.-G., Soussi S. A. (dir.), *Le travail à l'épreuve des nouvelles temporalités*, Montréal, Presses de l'Université du Québec, p. 18-19.

VAN ALSTYNE M. W., PARKER G. G., CHOUDARY S. P. (2016), « Pipelines, Platforms, and the New Rules of Strategy », *Harvard Business Review* [en ligne], avril. <https://hbr.org/2016/04/pipelines-platforms-and-the-new-rules-of-strategy>, consulté le 28 février 2020.

WOOD A. J., GRAHAM M., LEHDONVIRTA V., HJORTH I. (2019), « Good Gig, Bad Gig: Autonomy and Algorithmic Control in the Global Gig Economy », *Work, Employment and Society*, vol. 33, n° 1, p. 56-75.

WRIGHT E. O. (2017), *Utopies réelles*, Paris, La Découverte.

ANNEXE

TABLEAU – Échantillonnage

Sources et données utilisées	Dimensions analytiques
Chauffeurs	
– Entretiens avec six chauffeurs livreurs	– Dynamiques organisationnelles
– Observation en assemblée communautaire Eva	– Rapport au travail et à l'emploi
– Observations netnographiques de Telegram	
Management	
– Entretien avec un des deux cofondateurs d'Eva	– Dynamiques organisationnelles
– Entrevues radio et presse	– Rapport au travail et à l'emploi
– Livre blanc Eva	– Rapport aux données, au code, à l'application
– Règlements et régie internes Eva	– Financement et capitaux
Écosystème	
– Entretiens avec quatre responsables des principales structures de soutien à l'économie sociale : Réseau d'investissement social du Québec ; Chantier de l'économie sociale ; Centre québécois de la coopération et de la mutualité	– Enjeux et outils financiers
– Rapports et documents de travail de ces structures	– Soutien technique et institutionnel
– Documentations institutionnelle et grise	