

Introduction

Récits et temporalités des infrastructures au Canada

Philipp Budka
Université de Vienne

Giuseppe Amatulli
Université Carleton

Approches anthropologiques des infrastructures

Les infrastructures sont au cœur de nombreuses transformations sociales, évolutions socio-politiques et économiques, et des processus créatifs d'innovation. Elles sont devenues des indicateurs importants d'une transition continue vers un meilleur avenir, et des symboles de croissance économique, de progrès technologique et de modernisation. Comme l'affirment Harvey et Knox (2012, 523), les infrastructures incarnent les « promesses d'une modernité émancipatrice », telles que la rapidité, la connectivité et la prospérité économique ; elles « enchantent » les espoirs et les rêves associés au développement. Les infrastructures contribuent à l'imaginaire d'un meilleur avenir qui reste insaisissable, imparfait et difficile à définir (Abram et Weszkalnys 2013). Œuvrant « au niveau du fantasme et du désir » (Larkin 2013, 333), les infrastructures « rassemblent les forces politiques et économiques de manière complexe et souvent avec des effets inattendus », impliquant « une dynamique plus large de changement social » (Harvey, Jensen et Morita 2017, 2).

Bien que les infrastructures soient intrinsèquement tournées vers l'avenir, servant de vecteurs de domination et de transformation, elles sont conçues et assemblées de manière à soutenir les États et les sociétés coloniales contemporaines. Ce processus est façonné par les relations de pouvoir, les changements socio-politiques et l'organisation matérielle de la vie quotidienne dans l'espace et le temps (Spice 2018). Pasternak et ses collègues (2023) démontrent comment les infrastructures fonctionnent comme un outil du colonialisme de peuplement. Les infrastructures, telles que les routes, les pipelines et les réseaux énergétiques, facilitent non seulement le développement

économique, mais servent également de mécanismes pour affirmer la juridiction et renforcer le contrôle colonial sur les terres autochtones. La construction de nouvelles infrastructures est souvent faite sans le consentement des Autochtones, ce qui permet l'exploitation des ressources tout en affaiblissant les systèmes de gouvernance autochtones et en perturbant les relations avec la terre. Ce faisant, les infrastructures contribuent à maintenir certaines visions de «l'avenir des colons» fondées sur la modernisation, la croissance économique, le contrôle territorial et la domination coloniale continue.

À l'inverse, les infrastructures façonnent aussi profondément – et parfois perturbent – les visions alternatives de l'avenir exprimées par les communautés autochtones. L'analyse de Sturm (2017) dans le contexte de l'Amérique du Nord autochtone met en évidence la manière dont les projets d'infrastructure légitiment souvent les pratiques coloniales telles que la dépossession des terres et l'effacement culturel, en promettant un avenir prétendument meilleur. Elle remet en question les notions occidentales conventionnelles de souveraineté, mettant plutôt l'accent sur les perspectives autochtones qui privilégient la gouvernance relationnelle, la résilience communautaire, la continuité culturelle et l'autodétermination. Sturm présente le colonialisme comme une structure persistante qui remodelle continuellement les relations entre les communautés autochtones, les colons et l'État, tout en mettant en avant les stratégies de résistance et de revendication des autochtones. Son travail appelle à une réévaluation des approches anthropologiques, exhortant les chercheurs à dépasser l'observation passive pour s'engager dans des initiatives de soutien actif centrées sur la souveraineté autochtone et un avenir décolonial.

La conception anthropologique actuelle des infrastructures s'appuie sur les connaissances et les méthodologies issues d'autres sciences sociales qui étudient les phénomènes infrastructurels. Par conséquent, les perspectives techniques ou l'ingénierie ont été supplantées par l'accent mis sur l'engagement humain et les modes spécifiques d'interaction des êtres humains avec diverses infrastructures, dépassant ainsi la simple matérialité. Ces approches anthropologiques mettent en évidence les dimensions systémiques et politiques des infrastructures (Larkin 2013), les relations socio-techniques que les individus forment à travers la création et l'entretien des infrastructures (Star 1999), les interconnexions entre les archives et les projets d'infrastructure (Rippa 2021), et des phénomènes tels que la mobilité des migrants conçue comme une infrastructure (Xiang et Lindquist 2014). Les anthropologues explorent également la manière dont les interactions entre les corps et les matériaux génèrent de nouvelles expériences

et capacités sensorielles, en conceptualisant finalement les personnes elles-mêmes comme des infrastructures (Simone 2004).

Les études anthropologiques ont démontré à maintes reprises l'importance des éléments non physiques, tels que les normes d'infrastructure (Carse et Lewis 2017) ou la « promesse de l'infrastructure » (Anand, Gupta et Appel 2018). De plus, les recherches anthropologiques et ethnographiques ont montré que la planification, la création et l'entretien des infrastructures ont des conséquences spatiales et écologiques distinctes à l'échelle locale, régionale et mondiale (par exemple, Harvey et Knox 2015; Ojani 2023; Schweitzer, Povoroznyuk et Schiesser 2017). Ces analyses illustrent comment la promesse des infrastructures reste indéterminée, profondément liée aux médiations qu'elles facilitent. La médiation infrastructurelle, comprise comme les actions qui façonnent les relations anthropiques dans les environnements extractifs, s'inscrit dans des contextes écologiques et dans les « dimensions temporelles que suscitent les constructions infrastructurelles : affects, dispositions envers l'avenir, compréhension incarnée de la façon dont les choses étaient » (Ruiz 2021, 161).

Dans ce contexte, il n'est pas surprenant que les infrastructures soient devenues un sujet de recherche majeur en anthropologie, en sciences humaines et, plus largement, en sciences sociales (Anand, Gupta et Appel 2018; Buier 2023; Harvey et Knox 2015; Knox et Gambino 2023; Star 1999). Sur un plan conceptuel, le terme « infrastructure » est de plus en plus utilisé comme prisme analytique pour examiner des phénomènes abstraits tels que le développement, la transformation, la durabilité et la modernité. Cependant, cette application extensive risque de transformer le terme en un simple « mot à la mode », ce qui pourrait nuire à sa précision descriptive et analytique (par exemple, Hetherington 2019). De ce fait, ce numéro thématique rassemble des articles de recherche qui non seulement examinent diverses infrastructures dans le contexte canadien, mais analysent également les phénomènes infrastructurels à travers deux prismes interdépendants : les récits et les temporalités. Il met ainsi l'accent sur une compréhension de l'infrastructure comme un processus relationnel – ce que certains chercheurs décrivent comme l'infrastructuration – en mettant en avant les pratiques sociales, politiques et temporelles à travers lesquelles les infrastructures sont créées, entretenues, contestées et réimaginées (Lammer et Thiemann 2024; Star et Ruhleder 1996). Cette perspective rend compte de la diversité des infrastructures et des phénomènes connexes, notamment l'héritage colonial, les récits de développement et les défis en matière d'accessibilité, démontrant ainsi que les infrastructures dépassent le

cadre des structures physiques pour englober des systèmes socio-politiques et écologiques plus larges. Elle adopte une définition large mais analytiquement ciblée du terme « infrastructure ».

Récits, temporalités et vies controversées des infrastructures

Les dimensions narratives et temporelles mettent en lumière la manière dont les infrastructures sont façonnées non seulement par leur conception matérielle, mais aussi par les récits qui les entourent et les expériences temporelles qu'elles génèrent, révélant ainsi les tensions, les aspirations et les significations controversées qui les accompagnent tout au long de leur cycle de vie. Élargissant la portée de la théorie et de la pratique narratives, Parker (2013, 155) propose « une narratologie anthropologique, qui étudierait les récits, mais aussi la manière dont les gens, y compris les chercheurs, les utilisent dans leur vie quotidienne, comment ils les observent, les définissent, en suivent les traces, à quelque fin que ce soit ». Les récits ne se contentent pas de construire des mondes significatifs, ils recèlent également un potentiel perturbateur. Dans le contexte des infrastructures, il est essentiel de comprendre le langage, les métaphores et les récits qui entourent les systèmes socio-techniques afin d'analyser les tensions inhérentes à leur planification, leur mise en œuvre et leur postérité. Ces récits ne s'inscrivent pas uniquement dans un discours politique ou un cadre institutionnel : ils sont façonnés par les expériences et les attentes quotidiennes, qu'ils influencent à leur tour et influencent la manière dont les gens appréhendent la transformation, les possibilités et les risques.

Cette dimension narrative est particulièrement évidente lorsqu'on considère non seulement les infrastructures construites, mais aussi celles qui ne sont pas construites, qui sont suspendues ou qui relèvent de la spéculation. Les projets qui ne sont jamais réalisés ont tout de même des incidences : ils peuvent modifier les paysages, générer des connaissances environnementales ou inspirer une mobilisation sociale. Les infrastructures qui n'existent que sur le papier ou dans les mémoires restent souvent ancrées dans l'imaginaire local, façonnant la façon dont les communautés envisagent le territoire, le développement et l'avenir. Carse et Kneas (2019) identifient plusieurs catégories conceptuelles pour expliquer ces phénomènes : les « histoires parallèles », qui désignent les projets non réalisés comme les traces de chemins non empruntés ; les « absences présentes », qui soulignent comment les infrastructures abandonnées continuent d'affecter les communautés et les écosystèmes ; et les « zombies », en référence aux projets qui persistent dans les documents de planification et les

discours politiques longtemps après que leur élan se soit estompé. Ces outils conceptuels permettent de saisir la manière dont l'avenir des infrastructures ne se construit pas seulement à travers la construction matérielle, mais aussi à travers l'anticipation, la spéculation et l'abandon.

Le canal pan-atomique américain, envisagé pendant la guerre froide dans le cadre du « projet Plowshare » visant à élargir le canal de Panama à l'aide d'explosifs nucléaires, illustre bien cette dynamique. Bien qu'il n'ait jamais été construit, ce projet a donné lieu à de nombreuses évaluations environnementales et a façonné la compréhension à long terme des écosystèmes régionaux et des ambitions géopolitiques (Carse et Kneas 2019). De même, dans le nord de la Colombie-Britannique, l'héritage des barrages hydroélectriques et des pipelines non construits continue d'influencer la manière dont les communautés locales, et en particulier les Nations autochtones, s'engagent dans la politique de conservation, les discours sur le développement et la politique de souveraineté territoriale (Peyton 2017). Ces cas démontrent que l'absence d'infrastructures n'implique pas leur insignifiance : au contraire, ces projets exercent leur pouvoir précisément par leur non-réalisation, en façonnant les discours sur l'avenir et le développement longtemps après que leurs perspectives matérielles se sont estompées. Ces infrastructures inachevées et spéculatives fonctionnent comme des promesses, encourageant les populations locales, les gouvernements et l'industrie à imaginer et à s'orienter vers des visions particulières de l'avenir. Elles animent une condition anticipatoire dans laquelle « en construction » devient moins une phase transitoire qu'un mode permanent de gouvernance et de vie. Comme l'affirme Zeiderman (2016, 170-171), ces états anticipatoires représentent un mode temporel subjonctif, où les contradictions entre l'urgence à court terme et la planification à long terme créent de nouvelles formes d'incertitude et de suspension. Cette instabilité temporelle, où l'avenir semble perpétuellement hors de portée, conditionne la manière dont les gens s'engagent avec l'État infrastructurel et ses revendications.

Appel, Anand et Gupta (2018, 18) soulignent que le cycle de vie des infrastructures – de la conception et la construction à l'entretien, la réparation, la panne et la ruine finale – s'inscrit toujours dans des temporalités multiples et qui se chevauchent. Considérer les infrastructures comme une forme temporelle permet de comprendre que les retards, les interruptions et même la dégradation ne sont pas des échecs, mais qu'ils sont au cœur de la manière dont les infrastructures donnent un sens et définissent des relations sociales. Ces temporalités multiples mettent en lumière les liens évolutifs entre les

communautés, l’État et les environnements dans lesquels les infrastructures s’inscrivent. Dans certains cas, la construction d’une nouvelle route peut insuffler de l’espoir et un sentiment de progrès, alors que dans d’autres cas, un report indéfini génère désillusion, lassitude ou critique (Harvey 2018). En prêtant attention à ces temporalités superposées et à la présence fantomatique des infrastructures non construites, les anthropologues peuvent mieux comprendre comment les infrastructures influencent les imaginaires politiques, les attentes quotidiennes et le développement inégal de la modernité. La capacité d’adaptation (ou l’interchangeabilité) des infrastructures renforce également leur rôle dans la formation des imaginaires d’un changement futur. Les pipelines, les voies ferrées et les lignes électriques peuvent être réaménagés pour soutenir la transition vers les énergies vertes, mais cette flexibilité masque souvent la continuité des logiques extractives. Comme le soulignent Lammer et Thiemann (2024, 196), les infrastructures facilitent ou limitent les flux de personnes, de biens et d’idées, tout en étant réaménagées pour servir de nouveaux objectifs. Dans le contexte actuel de transition climatique, les infrastructures énergétiques qui étaient autrefois au cœur des économies carbonées sont désormais présentées comme les éléments constitutifs d’un avenir vert. Cependant, cette évolution réactive souvent les schémas coloniaux d’appropriation et d’exploitation des terres. Pasternak et ses collègues (2023) mettent en garde contre le fait que de nouveaux projets miniers justifiés par la demande en minéraux critiques – nécessaires pour les batteries, les panneaux solaires et d’autres technologies vertes – sont implantés sur des territoires autochtones, ravivant ainsi des luttes de longue date sur la souveraineté, le consentement et l’utilisation des terres.

Parallèlement, les infrastructures elles-mêmes sont de plus en plus vulnérables aux effets des changements climatiques. Le Canadian Institute for Climate Choices (2021, IV-VI) souligne que la plupart des infrastructures canadiennes n’ont pas été conçues dans une optique de résilience climatique. La hausse des températures, les phénomènes météorologiques extrêmes et le dégel du pergélisol constituent des risques non seulement pour les structures physiques, mais aussi pour les services qu’elles permettent d’assurer. Dans l’Arctique, ces changements ont des conséquences immédiates (par exemple, Gartler *et al.* 2025). Les contributions à ce numéro spécial (Gartler et Crate ; Little ; Schmid) illustrent comment l’évolution des conditions de la glace et du pergélisol, l’élévation du niveau de la mer et le changement des cycles saisonniers perturbent les infrastructures, la mobilité et les pratiques

autochtones liées à la terre. Aporta (2009), par exemple, montre comment la modification des périodes de gel et de dégel complique les déplacements et les activités de subsistance des Inuit, tout en favorisant l'intégration des connaissances traditionnelles aux technologies GPS. Ces exemples montrent que les communautés autochtones ne sont pas seulement touchées par la fragilité des infrastructures, mais qu'elles s'engagent aussi activement dans leur réinterprétation et leur gestion.

La dynamique perceptuelle présentée ci-dessus est étroitement liée aux questions de visibilité et d'invisibilité : comment les infrastructures apparaissent-elles à travers les perturbations, les résistances ou les représentations, et disparaissent-elles à l'arrière-plan à travers leur utilisation courante ou leur naturalisation ? Les infrastructures ne sont pas intrinsèquement visibles ou invisibles ; leur perceptibilité varie en fonction des contextes sociaux, politiques et temporels. Comme l'affirme Star (1999), une fois intégrées dans la vie quotidienne, les infrastructures ont tendance à disparaître de la vue jusqu'à ce qu'elles tombent en panne ou soient perturbées. Cette invisibilité peut rendre opaques leurs politiques sous-jacentes, leurs structures de financement et leurs logiques de conception. Fischer (2024) qualifie ce processus de « neutralisation », par lequel les infrastructures sont naturalisées et perçues comme des éléments politiquement neutres de l'environnement bâti. Une fois normalisées, elles peuvent influencer les choix et les comportements de manière subtile mais puissante, générant des dépendances historiques et limitant les alternatives. Cependant, les infrastructures redeviennent visibles lorsqu'elles sont refusées, réutilisées ou contestées. Cela est particulièrement évident dans des contextes d'opposition des populations autochtones à des projets imposés tels que le barrage Site C de BC Hydro et le projet de pipeline CGL dans le nord-est de la Colombie-Britannique. Ces projets ont fait l'objet de contestations judiciaires, de campements et d'une opposition soutenue de la part des communautés concernées. Comme l'ont souligné Amatulli (2023) et Spice (2018), ces projets mettent en évidence la contestation permanente des infrastructures coloniales sur les terres autochtones et l'incapacité des acteurs étatiques et privés à obtenir le consentement libre, préalable et éclairé (Free, Prior and Informed Consent). Ils révèlent également que les infrastructures ne sont pas seulement des systèmes techniques, mais aussi des assemblages politiques, étroitement liés aux questions de souveraineté, de juridiction et d'avenir relationnel.

Cette interaction entre visibilité et invisibilité est également évidente dans les infrastructures numériques. Les systèmes Internet à haut débit, souvent

cachés à la vue de tous (câbles, routeurs, tours de service), illustrent comment les infrastructures deviennent naturelles et considérées comme acquises, tout en restant importantes sur le plan politique et social. Dans les régions éloignées, comme le nord-ouest de l'Ontario, les communautés autochtones ont dirigé et se sont à la fois appropriées des projets d'infrastructure technologique. Par exemple, l'initiative haut débit du Conseil tribal Keewaytinook Okimakanak au début des années 2000, a été développée en collaboration avec des partenaires locaux, régionaux et nationaux. Cependant, son utilisation s'est écartée des attentes des organismes de financement externes. Bien qu'initiallement conçue dans une optique de développement (télémedecine, emploi ou éducation), l'infrastructure a également été largement utilisée à des fins communautaires, notamment pour la communication quotidienne, la représentation culturelle et la création d'une plateforme en ligne dédiée aux interactions autochtones (Budka 2015 ; Budka, Bell et Fiser 2009). Ce décalage entre les intentions initiales de conception et l'utilisation locale met en évidence la reconfiguration sociale des infrastructures et l'importance de comprendre comment les gens remodèlent activement leur signification et leur fonction par leur engagement quotidien.

Ces actes quotidiens d'appropriation et de redéfinition s'inscrivent dans un continuum plus large d'engagement des peuples autochtones envers les infrastructures, allant de formes subtiles de réinterprétation à des actes manifestes de refus. Si des initiatives telles que les projets communautaires de haut débit reflètent une adaptation des infrastructures et une réutilisation créative, des stratégies plus conflictuelles comme les barrages routiers, les campements et les points de contrôle remettent directement en cause les fondements de la souveraineté des colons et de leurs manifestations infrastructurelles. Par l'intermédiaire de barrages routiers, de campements et de points de contrôle, les peuples autochtones contrebalancent la souveraineté des colons tout en renforçant des relations alternatives avec l'environnement et une vision alternative de l'avenir. Ainsi, au lieu d'être classés comme des espaces de négation, ceux-ci peuvent être des espaces de possibilités radicales pour envisager quelque chose de différent (Spice 2018). Comme le montrent les actions du mouvement Idle No More, les communautés autochtones de tout le Canada sont capables de perturber considérablement la circulation des capitaux, des ressources et des projets de développement en fermant les chemins de fer, les autoroutes et les ponts (Pasternak *et al.* 2023). Ces actions mettent en évidence le conflit permanent entre l'État colonisateur et les Nations

autochtones en ce qui concerne les « infrastructures critiques » construites sur des terres volées.

Loin d'être stables ou apolitiques, les infrastructures sont marquées par des transitions, des retards, des pannes et des réparations. Leur trajectoire est rarement linéaire. Comme l'ont montré des recherches anthropologiques, les infrastructures font l'objet de renégociations constantes, non seulement au niveau de leurs configurations techniques, mais aussi dans la manière dont elles sont imaginées, habitées et contestées (Gupta 2018). La maintenance et la réparation ne consistent pas simplement à maintenir les systèmes en état de fonctionnement : elles impliquent une négociation permanente des ordres sociaux et écologiques (Graham et Thrift 2007; Ramakrishnan, O'Reilly et Budds 2021). L'attention portée à ces dimensions temporelles et matérielles révèle comment les infrastructures permettent et contraignent, reproduisent et transforment simultanément.

Les politiques sociales de développement et les inégalités au Canada

Les infrastructures abordées dans ce numéro thématique incluent les infrastructures hydrauliques (réseaux d'eau potable, traitement de l'eau et des eaux usées), les infrastructures énergétiques (parcs solaires et éoliens, oléoducs et installations de gaz naturel liquéfié), ainsi que les infrastructures de transport (routes, ports maritimes, chemins de fer et pistes d'atterrissement). Toutes les contributions se concentrent sur l'expérience canadienne, présentant et analysant des études de cas tirées de travaux ethnographiques menés dans quatre provinces et deux territoires : l'Alberta, la Colombie-Britannique, le Manitoba, l'Ontario, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut. La plupart des contributions se concentrent sur les régions les plus septentrionales, soulignant les défis rencontrés par les populations (autochtones et allochtones) en raison de la médiocrité des infrastructures, telles que des routes et des aéroports inadéquats, des réseaux électriques peu fiables, des logements insuffisants et des canalisations d'eau vétustes et déficientes. Il est clair que ces lacunes en matière d'infrastructures posent des défis importants pour la santé, le bien-être et la prospérité des communautés nordiques, en particulier des peuples autochtones (Canadian Institute for Climate Choices 2021, XI).

Il s'avère indéniable que les Canadiens dépendent de la fiabilité des services fournis par diverses infrastructures. Pour assurer la circulation des personnes, des biens, des ressources et des télécommunications d'un océan à l'autre, les infrastructures sont essentielles au bien-être socio-économique du Canada.

Un rapport publié en 2009 suggère que jusqu'à la moitié de la croissance de la productivité au cours des 45 dernières années résulte d'investissements dans les infrastructures publiques (Canadian Institute for Climate Choices 2021, 6). En effet, le gouvernement du Canada (2022, 1) utilise le concept d'« infrastructure essentielle » pour décrire « les processus, les systèmes, les installations, les technologies, les réseaux, les actifs et les services essentiels à la santé, à la sécurité ou au bien-être économique des Canadiens et au bon fonctionnement du gouvernement ». En appliquant une telle définition, le gouvernement façonne un discours puissant autour des infrastructures, facilitant ainsi le recadrage – et, à terme, la transformation – des projets industriels en enjeux cruciaux et « critiques » d'intérêt national (Spice 2018).

Des initiatives fédérales récentes démontrent comment ce cadre s'est concrétisé à travers de nouvelles architectures de gouvernance et de nouveaux instruments législatifs. Cela se reflète dans la création, en été 2025, du Bureau des grands projets du Canada (BGPC), chargé de coordonner et d'accélérer l'évaluation et l'approbation des projets de développement à grande échelle jugés d'importance nationale (Gouvernement du Canada, 2025). La même année, le Parlement a présenté le projet de loi C-5 (*Loi sur l'économie canadienne*), qui promulgue la *Loi sur la construction du Canada* et élargit le pouvoir fédéral de désigner et d'accélérer les projets d'« intérêt national » (Parlement du Canada 2025). Dans ce contexte, des pipelines, des installations de GNL, de nouveaux réseaux électriques pour les communautés isolées et des infrastructures de transport améliorées – destinés à renforcer les opportunités économiques et à ouvrir de nouvelles routes commerciales – ont été mobilisés pour soutenir un discours selon lequel un avenir meilleur ne peut être atteint que grâce au développement des infrastructures.

De nos jours, de nombreuses infrastructures sont décrites à l'aide d'adjectifs liés à la durabilité ou qualifiés de « verts » afin de soutenir une « transition verte » dans laquelle les progrès technologiques jouent un rôle clé. Alors que les infrastructures permettant l'extraction des ressources ont fait l'objet d'une promotion et d'un financement substantiel, d'autres infrastructures fondamentales, telles que le logement (y compris les équipements, services et installations associés pour l'eau, les égouts, l'électricité, les communications et les transports), ont souvent été négligées (par exemple, Garneau 2022). Cette disparité crée une dichotomie critique entre les infrastructures nécessaires pour faciliter la circulation des biens, des ressources et des capitaux, et celles qui sont nécessaires pour assurer le bien-être des communautés (Alook *et al.* 2023). Cette

dichotomie est particulièrement prononcée dans les communautés autochtones dispersées et isolées du nord du Canada, où le manque d'emplois se traduit par une diminution des possibilités pour les populations de rester sur leurs terres ancestrales et d'y construire leur avenir.

Le soutien à des projets de développement qui favorisent les opportunités socio-économiques tout en réduisant les écarts économiques et infrastructurels – caractérisés actuellement par le fait que les populations du Sud bénéficient de meilleures routes, d'une alimentation électrique fiable, de systèmes d'approvisionnement en eau et d'assainissement efficaces et de conditions de logement supérieures (Canadian Institute for Climate Choices 2021, 7) – reste au cœur du débat actuel sur les besoins en infrastructures dans les régions rurales et éloignées du Canada. Dans ce contexte, les infrastructures ont également été décrites comme des mécanismes favorisant la réconciliation avec les peuples autochtones, tant par les opportunités économiques qu'elles génèrent que par les « progrès » socio-culturels qu'elles permettent de manière visible (Spice 2018). Ainsi, les infrastructures peuvent être comprises comme « mouvementées », profondément ancrées dans un avenir colonisateur. Leur construction pourrait être considérée comme un « horizon expérientiel que leur projection d'infrastructures colonisatrices a fait naître », constituant un processus de « devenir colonisateur », facilité par les frontières des ressources grâce à une méditation continue qui structure les vies autour des infrastructures (Ruiz 2021, 162-163). Les infrastructures promettent une transition matérielle vers un avenir jugé inévitable pour réaliser une idée vague mais convaincante de progrès. Karuka (2019, 40) décrit les infrastructures comme des tentatives d'exercer un contrôle sur l'avenir.

Pour concrétiser cette vision d'avenir, d'importants projets d'infrastructure ont été planifiés et développés au cours des dernières décennies à travers le Canada, notamment le gazoduc Coastal Gas Link (CGL) en Colombie-Britannique, le port en eau profonde d'Iqaluit au Nunavut, la rénovation du chemin de fer de la baie d'Hudson au Manitoba et la route Inuvik-Tuktoyaktuk dans les Territoires du Nord-Ouest. Mason (2015) conceptualise le cycle des promesses et des attentes suscitées par ces projets de développement comme un « ensemble d'évènements ». Il décrit cela comme une stratégie politique visant à susciter des attentes tout en attirant l'attention des bailleurs de fonds, influençant ainsi les programmes en faveur de la mise en œuvre de projets spécifiques. Ce concept s'inscrit dans le cadre théorique plus large de Flyvbjerg (2017), appelé « loi de fer des mégaprojets ». En conceptualisant l'attrait qui

entoure les mégaprojets d'infrastructure, Flyvbjerg (2017, 3) identifie quatre dimensions, ou « sublimes », qui mettent en lumière leur attrait dans différentes sphères sociales et politiques : les sublimes technologiques, politiques, économiques et esthétiques.

Le sublime technologique décrit la fascination et l'enthousiasme que les ingénieurs et les planificateurs tirent du développement d'infrastructures ambitieuses et à grande échelle qui repoussent les limites de l'innovation et des réalisations techniques, telles que la construction de l'avion le plus rapide, du pont le plus long ou du bâtiment le plus haut. Frick a initialement utilisé ce concept pour analyser le pont San Francisco-Oakland Bay Bridge, d'une valeur de plusieurs milliards de dollars, en affirmant que le sublime technologique avait considérablement influencé la conception du projet, son accueil par le public et le degré de responsabilité dans sa réalisation (Flyvbjerg 2017). Le sublime politique capture la satisfaction que les acteurs politiques éprouvent lorsqu'ils lancent, soutiennent et inaugurent de grands projets d'infrastructure. Ces mégaprojets symbolisent non seulement le progrès et l'ambition, mais suscitent également un enthousiasme général auprès du public, renforcent la réputation politique et attirent une large couverture médiatique, autant d'éléments essentiels au capital politique et au succès électoral. Le sublime économique met en évidence l'attrait financier que les mégaprojets exercent sur les entreprises, les acteurs industriels, les gouvernements et les syndicats. En générant des revenus considérables, des opportunités d'emploi et des recettes fiscales, ces projets mobilisent divers acteurs (institutions financières, investisseurs, promoteurs, consultants et travailleurs) à la recherche d'avantages économiques, favorisant ainsi la création de réseaux de dépendance mutuelle et de profit. Enfin, le sublime esthétique fait référence aux plaisirs visuels et sensoriels associés à l'échelle monumentale et à la grandeur architecturale des projets d'infrastructure. Les concepteurs, les planificateurs et le public éprouvent souvent de la fierté et du plaisir issus du pouvoir symbolique, de la beauté et du prestige culturel perçu qu'incarnent ces formes construites (Flyvbjerg 2017).

Ces prismes conceptuels proposés par Flyvbjerg rejoignent étroitement la conception anthropologique des infrastructures explorée dans ce numéro thématique, notamment dans l'examen de la manière dont ces projets s'imprègnent de récits de progrès, de modernité et d'avenir collectif, malgré leurs conséquences souvent controversées et ambivalentes. En effet, comme le montrent les contributions, les infrastructures ne représentent pas seulement

des visions de progrès ou des voies vers un avenir prédéterminé : elles incarnent des conceptions concurrentes et souvent inconciliables de l'avenir lui-même. D'une part, les infrastructures articulent et soutiennent les avenirs des colons, caractérisés par la modernisation, la prospérité économique, le progrès technologique et les aspirations socio-politiques capturées dans les « sublimes » de Flyvbjerg. D'autre part, les infrastructures façonnent, et parfois perturbent, les avenirs des peuples autochtones, qui mettent l'accent sur les liens relationnels avec la terre, la résilience culturelle, l'autodétermination et la souveraineté. Aujourd'hui, cette contestation s'inscrit dans un nouveau cadre institutionnel : avec le MPO et le projet de Loi C-5, l'État fédéral revendique le pouvoir d'accélérer, d'autoriser ou de passer outre les projets d'infrastructure, amplifiant ainsi les asymétries entre les visions des colons, des entreprises et des Autochtones. Cette dynamique souligne la nature politique intrinsèque des infrastructures et met en évidence la nécessité d'une recherche anthropologique qui valorise les perspectives autochtones, remet en question les discours dominants sur le développement et explore d'autres possibilités en matière d'infrastructures.

Comparaison des infrastructures

Dans le cadre de ce numéro thématique consacré aux infrastructures au Canada, nous avons invité les contributrices et les contributeurs à explorer la manière dont le développement des infrastructures est présenté et rendu significatif à travers les récits qui en font la promotion. Nous avons également demandé aux autrices et auteurs de considérer la matérialité des infrastructures comme étant fondamentalement liée à leur temporalité, en les considérant comme des appareils médiateurs dont la planification, la construction et la mise en œuvre produisent des effets significatifs à travers l'espace et le temps, souvent loin de lieu et du moment où elles ont initialement été conçues (Feldman 2011). Bien que toutes les contributions s'inscrivent dans le contexte canadien, les infrastructures examinées varient considérablement, englobant les réseaux d'eau potable, les projets énergétiques et les infrastructures de transport. À ce titre, ce numéro thématique offre des perspectives pertinentes non seulement pour les chercheurs qui travaillent sur les questions canadiennes, mais aussi pour les débats plus larges sur le développement, la décolonisation et les infrastructures ailleurs dans le monde.

En rassemblant et en comparant différentes formes d'infrastructures, différents processus et différents récits, ce numéro thématique met en évidence

le potentiel de l'anthropologie à remplir sa mission comparative, une ambition souvent limitée par le recours de la discipline à des ethnographies sur un seul site et par des contraintes financières chroniques. Si la comparaison reste fondamentale pour la cognition humaine et le raisonnement anthropologique, son rôle dans la recherche contemporaine fait l'objet de débats (par exemple, Fox et Gingrich 2002 ; Miller *et al.* 2017). Sanjek (1998, 193) a identifié la comparaison, avec l'ethnographie et la contextualisation, comme l'un des éléments du « triangle anthropologique ». Fox et Gingrich (2002) distinguent, en outre, les dimensions cognitives, implicites/méthodologiques et explicites/épistémologiques de la pratique comparative. Ils prônent des approches « axées sur les problèmes et inspirées par la théorie » qui permettent d'obtenir des informations grâce à une analyse contextuelle réflexive. Plus récemment, Candea (2019) a décrit la comparaison comme « la méthode impossible », soulignant ses tensions conceptuelles. Dans cet esprit, ce numéro thématique contribue aux débats actuels en offrant des perspectives contextualisées et théoriquement engagées sur les infrastructures au Canada.

La comparaison nous permet de reconnaître comment les infrastructures sont intégrées dans les structures de pouvoir coloniales et capitalistes durables et façonnées par celles-ci. Plusieurs contributions à ce numéro traitent de la manière dont les infrastructures fonctionnent comme des outils de domination, des lieux de résistance et des espaces permettant de réimaginer l'avenir. Carly Dokis, en collaboration avec la Première Nation Dokis en Ontario, montre comment les infrastructures hydrauliques et les systèmes de gouvernance sont imbriqués dans des processus coloniaux continus qui asservissent les peuples autochtones et les rendent responsables de l'insécurité hydrique dans les réserves. Son approche ethnographique communautaire met en évidence la manière dont les infrastructures matérialisent les rationalités bureaucratiques tout en devenant des lieux de critique et de contestation. De même, Susanna Gartler et Susan Crate explorent les relations des Autochtones avec le pergélisol parmi les utilisateurs des terres et les détenteurs de connaissances inuvialuit et gwich'ins des Territoires du Nord-Ouest. Leurs conclusions démontrent que le pergélisol n'est pas seulement un fondement écologique, mais aussi un fondement infrastructurel – partie intégrante de la culture, de la mobilité et des moyens de subsistance – et que sa dégradation transforme la vie quotidienne, révélant des modes de vie locaux adaptés au changement.

L'adaptation communautaire et l'engagement critique envers les infrastructures sont également au cœur des autres contributions. Giuseppe

Amatulli examine comment les infrastructures énergétiques dans le nord de la Colombie-Britannique articulent les formations matérielles et discursives du développement, des politiques et de la gouvernance locale. Son article illustre comment les infrastructures sont à la fois des objets techniques, sociaux et politiques – des dispositifs de planification à travers lesquels le développement futur est imaginé – dont la signification et la fonction évoluent au fil du temps et à différentes échelles. Anna Bettini analyse la politique de transition vers les énergies renouvelables en Alberta, en se concentrant sur la prolifération des projets solaires et éoliens. Elle examine comment la visibilité et l'invisibilité des infrastructures énergétiques influencent la compréhension du public, mais aussi les attachements affectifs et narratifs, révélant les tensions entre les idées environnementales et les expériences locales. De façon similaire, l'étude narrative basée sur la perception de Kaylia Little à Iqaluit aborde l'importance cruciale de la fiabilité des infrastructures dans les communautés nordiques isolées. En introduisant les notions de fiabilité relative et de non-fiabilité, elle montre comment les infrastructures énergétiques sont perçues à la fois comme fragiles et normalisées, essentielles à la vie quotidienne mais continuellement négociées dans un contexte d'avenir incertain.

Les infrastructures de transport offrent un autre regard sur ces dynamiques. L'étude de Katrin Schmid sur les pistes d'aéroport au Nunavut, inspirée du concept de friction d'Anna Tsing, explore les divergences entre les aspirations des résidents et les réalités infrastructurelles. Elle remet en question les récits téléologiques qui présentent les infrastructures comme de simples vecteurs d'amélioration et souligne la nécessité d'envisager un avenir centré sur les Nunavummiut, fondé sur les expériences locales en matière de mobilité et de contraintes. L'article de Philipp Budka sur les infrastructures de transport dans le nord du Manitoba met également en évidence l'ancrage social des systèmes infrastructurels. À travers le prisme de la perturbation, de l'enchevêtrement et du changement, Budka examine comment les ruptures dans les réseaux logistiques catalysent des changements en matière de propriété, de gouvernance et d'action locale, illustrant ainsi comment les infrastructures s'inscrivent toujours dans des champs socio-politiques et historiques plus larges. Ensemble, ces études démontrent que les infrastructures sont vécues, contestées et réutilisées d'une manière qui défie les logiques développementalistes simplistes.

S'appuyant sur ces divers cas, ce numéro thématique examine les infrastructures non seulement comme des objets techniques, mais aussi comme des processus historiques, politiques et relationnels. Les contributrices et les

contributeurs soulignent comment le développement des infrastructures au Canada a été façonné par des normes eurocentrées, des fantasmes technocratiques et des impératifs capitalistes, marginalisant les connaissances et l'organisation sociale des peuples autochtones (Murrey 2023). Souvent définies comme l'incarnation de normes mondiales détachées des contextes locaux, ces infrastructures s'alignent sur l'expansion capitaliste et les programmes coloniaux, renforçant ainsi les normes et les priorités externes (Lammer et Thiemann 2024). Pour décoloniser les infrastructures, il faut remettre en question ces héritages épistémologiques et matériels. Comme l'affirment Mignolo (2009) et Chari (2018), cela exige un changement fondamental par rapport à l'hypothèse selon laquelle les modèles occidentaux de développement offrent des solutions universelles. Au contraire, les infrastructures devraient être repensées comme des pratiques relationnelles et situées, enracinées dans des mondes sociaux spécifiques et orientées vers le bien public.

Cela signifie également de reconnaître que les infrastructures ne doivent pas nécessairement servir des objectifs coloniaux ou extractifs. Comme nous le rappelle Kipfer (2018), résister aux infrastructures qui permettent l'extraction des ressources peut créer des solidarités entre plusieurs lieux de lutte. Les infrastructures peuvent être repensées comme des « infrastructures alimentaires », c'est-à-dire des systèmes vitaux conçus pour subvenir aux besoins des communautés plutôt que pour accumuler du capital (LaDuke et Cowen 2020, 245). Cela nécessite non seulement de remettre en question les discours dominants, mais aussi de construire des infrastructures alternatives favorisant la résilience socio-écologique et la justice. Comme le montre Appel (2019), les mythes de la supériorité infrastructurelle mondiale masquent souvent les inégalités et les échecs systémiques attribués aux conditions locales. La décolonisation des infrastructures implique donc de se réapproprier les processus de conception, de financement et de gouvernance afin de répondre aux besoins collectifs et de préserver l'avenir écologique (Pasternak *et al.* 2023).

Ce numéro thématique examine les infrastructures en tant que lieux dynamiques de négociation sociale, politique et matérielle, dans le but de mettre en exergue la manière dont elles jouent un rôle de médiation entre le pouvoir, les possibilités et la résistance au Canada aujourd'hui. En analysant de manière comparative diverses infrastructures – couvrant les systèmes d'approvisionnement en eau et en énergie et les systèmes de transport –, ce numéro redéfinit les infrastructures non pas comme des systèmes neutres ou purement techniques, mais comme des systèmes étroitement liés à l'histoire

du colonialisme, des inégalités régionales et du développement capitaliste. Les contributrices et les contributeurs explorent la manière dont ces systèmes conditionnent les relations sociales et écologiques, servent de médiateurs aux aspirations et deviennent des terrains clés de contestation. Des mégaprojets à grande échelle aux plans suspendus et aux pratiques quotidiennes d'entretien et de réparation, ce numéro met en évidence la façon dont les infrastructures sont impliquées dans les luttes pour le développement, la souveraineté et la construction de l'avenir. Bien que fondées sur le contexte canadien, les idées présentées ici ont une portée plus large et fournissent des outils analytiques pour comprendre comment les infrastructures façonnent et sont façonnées par les luttes mondiales pour la justice, la décolonisation et l'autodétermination des peuples autochtones. Ce numéro thématique invite à une réflexion critique sur la manière dont les infrastructures peuvent être repensées comme des lieux essentiels pour construire un avenir plus juste, relationnel et durable, remettant en question leur rôle en tant que prolongements de l'expansion colonialo-capitaliste.

Pour conclure et approfondir ces réflexions comparatives, le numéro se termine par un commentaire d'Anna Soer, qui examine ces contributions du point de vue des expériences des populations nordiques et autochtones en matière d'infrastructures. Sa synthèse souligne comment les articles révèlent collectivement que les infrastructures sont à la fois des instruments de gouvernance et des forces potentielles de transformation. En mettant l'accent sur les dimensions affectives et géographiques qui traversent les études de cas – de la politique relationnelle de l'eau et du pergélisol aux géographies émotionnelles de l'énergie et des transports –, Soer souligne comment les infrastructures relient la gouvernance, les émotions et la vie quotidienne. Ses remarques renforcent l'argumentaire central du numéro : les infrastructures ne sont jamais des systèmes neutres, mais des *forces motrices* qui servent de médiateurs entre les tensions entre les rationalités étatiques et l'action locale, entre les héritages coloniaux et les possibilités décoloniales. Elles nous invitent à aborder les infrastructures à la fois comme une lentille analytique et un horizon politique, révélant les récits à travers lesquels s'imaginent des avenirs plus justes et plus durables.

Références

- Abram, Simone et Gisa Weszkalnys (dir.). 2013. *Elusive Promises: Planning in the Contemporary World*. Oxford: Berghahn Books.

Alook, Angele, Emily Eaton, David Gray-Donald, Joël Laforest, Crystal Lameman et Bronwen Tucker. 2023. *The End of This World: Climate Justice in so-Called Canada*. Toronto : Between the Lines.

Amatulli, Giuseppe. 2023. « Implementing UNDRIP in British Columbia in a Post-Yahey Context: What to Expect After the Yahey v. BC Litigation (S151727) and the Agreement on Industrial Development and Cumulative Effects Management », *Arctic Review on Law and Politics* 14 : 132-139. <https://doi.org/10.23865/arctic.v14.5619>.

Anand, Nikhil, Akhil Gupta et Hannah Appel (dir.). 2018. *The Promise of Infrastructure*. Durham : Duke University Press.

Aporta, Claudio. 2009. « The Trail as Home : Inuit and Their Pan-Arctic Network of Routes », *Human Ecology* 37 (2) : 131-146. <https://doi.org/10.1007/s10745-009-9213-x>.

Appel, Hannah. 2019. *The Licit Life of Capitalism: U.S. Oil in Equatorial Guinea*. Durham : Duke University Press.

Appel, Hannah, Nikhil Anand et Akhil Gupta. 2018. « Introduction : Temporality, Politics, and the Promise of Infrastructure ». In Nikhil Anand, Akhil Gupta et Hannah Appel (dir.), *The Promise of Infrastructure*, p. 1-40. Durham : Duke University Press.

Budka, Philipp. 2015. « From Marginalization to Self-Determined Participation: Indigenous Digital Infrastructures and Technology Appropriation in Northwestern Ontario's Remote Communities », *Journal des Anthropologues* 142-143 (3) : 127-153. <https://doi.org/10.4000/jda.6243>.

Budka, Philipp, Brandi Bell et Adam Fiser. 2009. « MyKnet.org: How Northern Ontario's First Nation Communities Made Themselves at Home on the World Wide Web », *The Journal of Community Informatics* 5 (2). <https://openjournals.uwaterloo.ca/index.php/JoCI/article/view/2449>.

Buier, Natalia. 2023. « The Anthropology of Infrastructure: The Boom and the Bubble ? », *Focaal* 95 : 46-60. <https://doi.org/10.3167/fcl.2022.012401>.

Canadian Institute for Climate Choices. 2021. *Under Water: The Costs of Climate Change for Canada's Infrastructure*. <https://climateinstitute.ca/reports/under-water/>.

Candea, Matei. 2019. *Comparison in Anthropology: The Impossible Method*. Cambridge : Cambridge University Press.

Carse, Ashley et David Kneas. 2019. « Unbuilt and Unfinished », *Environment and Society* 10 (1) : 9-28. <https://doi.org/10.3167/ares.2019.100102>.

Carse, Ashley et Joshua Lewis. 2017. « Toward a Political Ecology of Infrastructure Standards: Or, How to Think about Ships, Waterways, Sediment, and Communities Together », *Environment and Planning A* 49 (1) : 9-28. <https://doi.org/10.1177/0308518X16663015>.

Chari, Sharad. 2018. « Commentary on From Exploitation to Expropriation: Geographies of Racialization in Historic Capitalism », *Economic Geography* 94 (1) : 18-22. <https://doi.org/10.1080/00130095.2017.1398044>.

Feldman, Ilana. 2011. « The Humanitarian Condition: Palestinian Refugees and the Politics of Living », *Humanity* 3 (2) : 155-172. <https://doi.org/10.1353/hum.2012.0000>.

Fischer, Edward F. 2024. « Infrastructuring Value Worlds: Connections and Conventions of Capitalist Accumulation », *Ethnos* 89 (2) : 312-322. <https://doi.org/10.1080/00141844.2023.2180064>.

Flyvbjerg, Bent. 2017. « Introduction : The Iron Law of Megaproject Management », In Bent Flyvbjerg (dir.), *The Oxford Handbook of Megaproject Management*, p. 1-18. Oxford : Oxford University Press.

Fox, Richard et Andre Gingrich. 2002. « Introduction ». In Andre Gingrich et Richard Fox (dir.), *Anthropology, by Comparison*, 1-24. Londres : Routledge.

Garneau, Marc. 2022. *The Effects of the Housing Shortage on Indigenous Peoples in Canada*. Ottawa : Parliament of Canada. <https://www.ourcommons.ca/Content/Committee/441/INAN/Reports/RP11862143/inanrp03/inanrp03-e.pdf>.

Gartler, Susanna, Johanna Scheer, Alexandra Meyer, Khaled Abass, Annett Bartsch, Natalia Doloisio, Jade Falardeau, Gustaf Hugelius, Anna Irrgang, Jón Haukur Ingimundarson, Leneisja Jungsberg, Hugues Lantuit, Joan Nymand Larsen, Rachele Lodi, Victoria Sophie Martin, Louise Mercer, David Nielsen, Paul Overduin, Olga Povoroznyuk, Arja Rautio, Peter Schweitzer, Niek Jesse Speetjens, Soňa Tomaškovičová, Ulla Timlin, Jean-Paul Vanderlinden, Jorien Vonk, Levi Westerveld et Thomas Ingeman-Nielsen. 2025. « A Transdisciplinary, Comparative Analysis Reveals Key Risks from Arctic Permafrost Thaw », *Communications Earth & Environment* 6 : 21. <https://doi.org/10.1038/s43247-024-01883-w>.

Graham, Stephen et Nigel Thrift. 2007. « Out of Order : Understanding Repair and Maintenance », *Theory, Culture & Society* 24 (3) : 1-25. <https://doi.org/10.1177/0263276407075954>.

Gouvernement du Canada 2022. *National Strategy for Critical Infrastructure*. <https://www.publicsafety.gc.ca/cnt/rsrcs/pblctns/srtg-crtcl-nfrstrctr/index-en.aspx>.

- _____. 2025. « Major Projects Office of Canada: Initial Projects Under Consideration », *Canada.ca*, Septembre. <https://www.canada.ca/en/one-canadian-economy/news/2025/09/major-projects-office-of-canada-initial-projects-under-consideration.html>.
- Gupta, Akhil. 2018. « The Future in Ruins: Thoughts on the Temporality of Infrastructure ». In Nikhil Anand, Akhil Gupta et Hannah Appel (dir.), *The Promise of Infrastructure*, p. 62-79. Durham : Duke University Press.
- Harvey, Penny. 2018. « Infrastructures in and out of Time: The Promise of Roads in Contemporary Peru ». In Nikhil Anand, Akhil Gupta et Hannah Appel (dir.), *The Promise of Infrastructure*, p. 80-101. Durham : Duke University Press.
- Harvey, Penny et Hannah Knox. 2012. « The Enchantments of Infrastructure », *Mobilities* 7 (4) : 521-536. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.718935>.
- Harvey, Penny et Hannah Knox (dir.). 2015. *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca : Cornell University Press.
- Harvey, Penny, Casper Bruun Jensen et Atsuro Morita. 2017. « Introduction : Infrastructural Complications ». In Penny Harvey, Casper Bruun Jensen et Atsuro Morita (dir.), *Infrastructures and Social Complexity: A Companion*, p. 1-21. Londres : Routledge.
- Hetherington, Kregg. 2019. *Infrastructure, Environment, and Life in the Anthropocene*. Durham : Duke University Press.
- Karuka, Manu. 2019. *Empire's Tracks: Indigenous Nations, Chinese Workers, and the Transcontinental Railroad*. Berkeley : University of California Press.
- Kipfer, Stefan. 2018. « Pushing the Limits of Urban Research: Urbanization, Pipelines, and Counter-Colonial Politics », *Environment and Planning D: Society and Space* 36 (3) : 474-493. <https://doi.org/10.1177/0263775818758328>.
- Knox, Hannah et Evelina Gambino. 2023. « Infrastructure ». In Felix Stein (dir.), *The Open Encyclopedia of Anthropology*. <http://doi.org/10.29164/23infrastructure>.
- LaDuke, Winona et Deborah Cowen. 2020. « Beyond Wiindigo Infrastructure », *South Atlantic Quarterly* 119 (2) : 243-268. <https://doi.org/10.1215/00382876-8177747>.
- Lammer, Christof et André Thiemann. 2024. « Introduction : Infrastructuring Value », *Ethnos* 89 (2) : 195-218. <https://doi.org/10.1080/00141844.2023.2180063>.
- Larkin, Brian. 2013. « The Politics and Poetics of Infrastructure », *Annual Review of Anthropology* 42 : 327-343. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>.

- Mason, Arthur. 2015. « Events Collectives: The Social Life of a Promise-Disappointment Cycle ». In Hannah Appel, Arthur Mason et Michael Watts (dir.), *Subterranean Estates: Life Worlds of Oil and Gas*, p. 325–39. Ithaca : Cornell University Press.
- Mignolo, Walter D. 2009. « Epistemic Disobedience, Independent Thought and Decolonial Freedom », *Theory, Culture & Society* 26 (7-8) : 159-181. <https://doi.org/10.1177/0263276409349275>.
- Miller, Daniel, Elisabetta Costa, Laura Haapio-Kirk, Nell Haynes, Jolynna Sinanan, Tom McDonald, Razvan Nicolescu, Juliano Spyer, Shriram Venkatraman et Xinyuan Wang. 2017. « Contemporary Comparative Anthropology – The Why We Post Project », *Ethnos* : 1-16. <https://doi.org/10.1080/00141844.2017.1397044>.
- Murrey, Amber. 2023. « Pedagogical Disobedience in an Era of Unfinished Decolonisation ». In David Boucher et Ayesha Omar (dir.), *Decolonisation: Revolution and Evolution*, p. 231-258. Johannesburg : Wits University Press.
- Ojani, Chakad. 2023. « The Promise of Fog Capture: Ground-Touching Clouds as a Material (Im)Possibility in Peru », *Cultural Anthropology* 38 (2) : 225-250. <https://doi.org/10.14506/ca38.2.03>.
- Parker, Joshua. 2013. « Emerging Vectors of Narratology: Toward Consolidation or Diversification? (A Response) », *Enthymema* IX 2013, 154-156.
- Parlement du Canada. 2025. *Bill C-5: First Reading — An Act to Enact the One Canadian Economy Act and to Make Related Amendments to Other Acts*. Parliament of Canada. <https://www.parl.ca/documentviewer/en/45-1/bill/C-5/first-reading>.
- Pasternak, Shiri, Deborah Cowen, Robert Clifford, Tiffany Joseph, Dayna Nadine Scott, Anne Spice et Heidi Kiiwetinepinesiik Stark. 2023. « Infrastructure, Jurisdiction, Extractivism: Keywords for Decolonizing Geographies », *Political Geography* 101 : 102763. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2022.102763>.
- Peyton, Jonathan. 2017. *Unbuilt Environments: Tracing Postwar Development in Northwest British Columbia*. Vancouver : University of British Columbia Press. <https://doi.org/10.59962/9780774833066>.
- Ramakrishnan, Kavita, Kathleen O'Reilly et Jessica Budds. 2021. « The Temporal Fragility of Infrastructure: Theorizing Decay, Maintenance, and Repair », *Environment and Planning E: Nature and Space* 4 : 674-695. <https://doi.org/10.1177/2514848620979712>.
- Rippa, Alessandro (dir.). 2021. « Archive », *Roadsides* 5. <https://roadsides.net/collection-no-005/>.

- Ruiz, Rafico. 2021. « Chapter 4. The Promise of Extraction ». In Rafico Ruiz, *Slow Disturbance: Infrastructural Mediation on the Settler Colonial Resource Frontier*, p. 153-175. New York: Duke University Press. <https://doi.org/10.1515/9781478012139-007>.
- Sanjek, Roger. 1998. « Ethnography ». In Alan Barnard et Jonathan Spencer (dir.), *Encyclopedia of Social and Cultural Anthropology*, p. 193-198. Londres: Routledge.
- Schweitzer, Peter, Olga Povoroznyuk et Sigrid Schiesser. 2017. « Beyond Wilderness: Towards an Anthropology of Infrastructure and the Built Environment in the Russian North », *The Polar Journal* 7 (1) : 58-85. <https://doi.org/10.1080/2154896X.2017.1334427>.
- Simone, Abdou Malqalim. 2004. « People as Infrastructure : Intersecting Fragments in Johannesburg », *Public Culture* 16 (3) : 407-429. <https://muse.jhu.edu/article/173743>.
- Spice, Anne. 2018. « Fighting Invasive Infrastructures : Indigenous Relations against Pipelines », *Environment and Society* 9 (1) : 40-56. <https://doi.org/10.3167/ares.2018.090104>.
- Star, Susan Leigh. 1999. « The Ethnography of Infrastructure », *American Behavioral Scientist* 43 (3) : 377-391. <https://doi.org/10.1177/00027649921955326>.
- Star, Susan Leigh et Karen Ruhleder. 1996. « Steps Toward an Ecology of Infrastructure : Design and Access for Large Information Spaces », *Information Systems Research* 7 (1) : 111-134. <https://doi.org/10.1287/isre.7.1.111>.
- Sturm, Circe. 2017. « Reflections on the Anthropology of Sovereignty and Settler Colonialism: Lessons from Native North America », *Cultural Anthropology* 32 : 348. <https://doi.org/10.14506/ca32.3.03>.
- Xiang, Biao et Johan Lindquist. 2014. « Migration Infrastructure », *International Migration Review* 48 (1) : 122-148. <https://doi.org/10.1111/imre.12141>.
- Zeiderman, Austin. 2016. « Prognosis Past : The Temporal Politics of Disaster in Colombia », *Journal of the Royal Anthropological Institute* 22 (S1) : 163-180.