

---

## APPEL A COMMUNICATION

### *Les infrastructures des mondes automobiles*

---

Colloque organisé à la MSH de Dijon

10 et 11 décembre 2026

[DL : 1<sup>er</sup> juin 2026]

Adresse de contact et de réponse :  
[colloque-infras-auto-2026@u-bourgogne.fr](mailto:colloque-infras-auto-2026@u-bourgogne.fr)

Ce colloque s'inscrit dans le projet « Penser les mondes de l'automobile : matérialités, imaginaires et société » (2024-2028) initié par un consortium constitué de chercheurs de l'Université Bourgogne Europe, de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne, de l'Université Lyon 2 et de l'Université d'Artois, dont l'ambition est d'impulser une dynamique interdisciplinaire autour de ce fait scientifique, politique et social incontournable qu'est l'automobilisme.

Après une première rencontre organisée en décembre 2024 dont le but était de proposer un état des lieux pluridisciplinaire des travaux réalisés sur l'automobile et ses mondes, et une deuxième en décembre 2025 consacrée au « fait automobile : usages, mondes sociaux et accessibilités », ce troisième colloque entend centrer l'analyse sur les infrastructures des mondes automobiles, de l'époque pionnière des premières « voitures sans chevaux », confrontées à l'hostilité des autres usagers de la voie publique et à la défiance des autorités, à la consécration sociale et politique de l'automobile concomitante de son imposition dans le quotidien des habitants des villes et des campagnes, jusqu'à ses remises en causes actuelles.

L'automobile n'est en effet pas un objet technique isolé, dont on peut penser les usages indépendamment du réseau des équipements et installations qui en déterminent les conditions de possibilité. Il convient donc d'explorer l'invention, le déploiement et les transformations des réseaux et macro-systèmes qui ont accompagné – et permis – son essor. Comme l'explique Michel Callon, le succès phénoménal de l'automobile « est probablement dû au fait qu'elle permet aux utilisateurs d'élargir la gamme et la variété des actions qu'ils peuvent entreprendre avec succès, leur donnant la liberté de voyager sans avoir à dépendre de quiconque. » (Callon, 2006) Mais « L'autonomie du conducteur tient paradoxalement au fait que l'automobile n'est qu'un élément dont le fonctionnement est dépendant d'un large réseau socio-technique. Il faut des infrastructures routières avec leurs services de maintenance, des sociétés d'exploitation des autoroutes, l'industrie automobile, le réseau des garagistes et des distributeurs d'essence, une fiscalité spécifique, des auto-écoles, un code de la route, des agents de la circulation, des centres techniques pour contrôler la sécurité des véhicules, des lois, etc. L'automobile de Monsieur Martin est au centre d'un tissu de relations liant des entités hétérogènes, d'un réseau qui à nouveau peut être qualifié de socio-technique puisqu'on y trouve des humains et des non humains. » (Callon, 2006) Les infrastructures sont au cœur de ce réseau socio-technique.

## Infrastructures et mondes automobiles

Le terme *infrastructure* apparaît en Europe et aux États-Unis au moment de la construction des grands réseaux ferroviaires dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Au cours du temps, conjointement à l’invention d’un nouveau vocabulaire scientifique et technique, son sens s’est élargi, par analogie, à tous les équipements techniques et économiques pour recouvrir aujourd’hui l’« ensemble des installations réalisées au sol ou en souterrain permettant l’exercice des activités humaines à travers l’espace » (Choay et Merlin, 2010, p. 417). Cependant, l’inflation des usages du terme à laquelle nous assistons depuis les années 1970 et 1980, en relation notamment avec l’intérêt croissant pour l’étude des régimes socio-techniques et de leurs transformations en contexte de crise écologique, économique et sociale et de remise en cause des « grands récits », s’accompagne d’un élargissement sémantique qui n’est pas sans poser de problèmes. « L’infrastructure se laisse difficilement saisir comme un objet aux contours clairs. » (Roseau, 2016) « Le terme véhicule de nombreuses incertitudes et ambiguïtés quant à ce qu’il désigne. » (Jarrige, Le Courant et Paloque-Bergès, 2018) « Il ne faut pas que le terme d’"infrastructure" devienne un terme attrape-tout, un peu comme celui de "réseau", pour parler de toutes les choses qui sont reliées les unes aux autres de façon invisible. » (Mitchell, 2018)

Bref, si ses vertus heuristiques sont indéniables, sa valeur en tant que concept est sujette à caution, ne serait-ce que parce que les réalités auxquelles le terme est appliqué sont trop dissemblables. Ce constat invite à faire preuve de prudence, mais aussi à interroger les usages du mot au même titre que les matérialités qu’ils recouvrent, à saisir les infrastructures dans l’univers d’informations et de discours qui les accompagnent.

Pour autant, les questions posées par les études portant sur les infrastructures, et notamment les *Infrastructures Studies*, n’en sont pas moins inspirantes. Elles invitent notamment à en interroger les dimensions politiques, sociales et culturelles, à questionner les influences réciproques des usages et des infrastructures, à faire apparaître « le travail invisible » (Star, 1999) ou, pour le dire autrement, à « ouvrir des boîtes noires » (Mitchell, 2018).

Au cours du XX<sup>e</sup> siècle, les infrastructures des mondes automobiles occupent un rôle central et décisif dans le processus d’auto-accroissement des « macro-systèmes techniques » qui ont été déployés pour satisfaire les besoins les plus cruciaux de la société industrielle (Coutard, 2002). Le colloque propose de questionner les différentes dimensions sociales et politiques présidant à leur instauration, mais aussi d’explorer comment des politiques s’enchâssent dans la technicité infrastructurelle, voire sont produites à travers elle, et comment l’automobilisation des sociétés contemporaines n’a cessé d’être modelée par les enjeux infrastructurels.

L’enjeu est aussi d’étudier les politiques publiques d’aménagement de la voie publique, des plans de développement de la motorisation individuelle – fut-ce au détriment d’autres moyens de déplacement et de transport –, aux remises en cause du « tout automobile » en contexte de crise énergétique et environnementale, de transition volontariste vers le tout électrique, ou encore de conflits provoqués par la dépendance automobile, symbolisés par la crise des « gilets jaunes ».

Pour cela nous proposons de distinguer trois axes de réflexion principaux qui ne sont pas exclusifs d’autres approches et questionnements.

### Axe 1 : Invention et modes d’existence des infrastructures automobiles

La voiture modifie le rapport au monde, aux autres, au temps et à l’espace, en abolissant les distances tout en offrant une liberté de mouvement que ne permet pas le chemin de fer. Mais en raison de sa vitesse, elle crée aussi des contraintes inédites pour les autres usagers de la voie publique tout en nécessitant le déploiement progressif de nombreux équipements et (mi)lieux associés.

Les infrastructures de l'automobile sont progressivement devenues une seconde nature qui a poussé à l'invention d'un monde adapté à sa (dé)mesure : les routes et les carrefours sont redessinés pour s'adapter à ses usages ; un réseau de stations-services est mis en place ; une signalisation routière est installée pour alerter, informer et orienter les automobilistes ; des autoroutes sont créées, dans l'Italie fasciste et dans l'Allemagne nazie, aux Etats-Unis à l'époque de la Guerre froide et en France à partir des années 1960, pour permettre une circulation automobile rapide et sans entraves ; des stationnements sont aménagés et des parkings construits, de même que des raffineries en amont, des décharges et des casses automobiles en aval, etc. Il convient de retrouver la diversité de ces infrastructures sans lesquelles l'objet automobile se trouve à l'arrêt, mais aussi de penser la diversité des acteurs impliqués dans la création, le fonctionnement ou l'entretien de ces réseaux matériels.

A côté de l'étude économique d'un secteur d'activité en croissance, ou des approches culturelles explorant les imaginaires automobiles, de plus en plus de recherche proposent une histoire matérielle et environnementale de la voiture et de ses mondes, attentive à ses consommations énergétiques, à ses matérialités, via notamment l'étude des multiples infrastructures et réseaux pour les approvisionner en carburants et permettre leur développement (Freund et George, 1993 ; McCarthy, 2007 ; Wells, 2012). Dès lors, est-il possible de parler d'un tournant infrastructurel des études automobiles contemporaines ?

En ville, la priorité donnée à la circulation automobile bouleverse les équilibres des cités avec un étalement périurbain toujours plus tentaculaire, dont Los Angeles est devenu le cas emblématique (la ville passant de 1,6 à 6 millions d'habitants entre 1930 et 1960) : mode de vie énergivore et accapareur d'espace, l'impact environnemental est considérable, à commencer par les tonnes d'asphalte, issues de la pétrochimie, coulées pour construire les routes (Rome, 2001).

Pour autant, l'existence des infrastructures routières s'appuie bien souvent sur des trames viaires qui lui pré-existent et parfois depuis fort longtemps. Ainsi, les travaux historiques d'E. Alonzo montrent comment l'architecture de la voie est un élément ancien, permanent et constitutif du territoire, mais aussi malléable à l'évolution des contextes fonctionnels et sociaux (Alonzo, 2018).

La complexité de l'objet infrastructurel implique d'aller voir au plus près du terrain la manière dont l'espace des infrastructures est investi, d'explorer leurs modes d'existence comme leurs effets à différentes échelles. Le point de vue des autorités, qui président à la décision d'« infrastructurer » le monde, doit être complété, en miroir, par celui des acteurs qui en font l'expérience. Comment circonscrire les expériences spatiales, sociales, économiques et environnementales induites par la projection, la conception, la construction, la maintenance, ou encore la destruction d'infrastructures ?

## Axe 2 : Infrastructures automobiles : entre pouvoir et conflits

Depuis les thèses de Henri Lefebvre autour de la production sociale de l'espace, de nombreuses recherches ont mis en évidence les formes politiques de production d'inégalités et de marginalisation sociale causés par les grandes infrastructures. L'infrastructure désigne le substrat ou le support des environnements à la fois techniques, culturels et naturels de la modernité. Au début des années 1970, la question de l'autonomie des individus, de leur liberté d'action dans un univers d'abstraction et de réseaux techniques de plus en plus englobant devient obsédante. L'expansion des vastes infrastructures techniques fait l'objet de nombreuses analyses critiques dans le champ des sciences sociales comme dans l'arène politique, dénonçant le pouvoir qu'exercent les grands équipements. Dans ce contexte surgissent de riches traditions d'étude des techniques fondées sur l'approche par les grands réseaux, qu'il s'agisse des « Grands systèmes techniques » de Thomas Hugues aux États-Unis, ou des « Macro-systèmes techniques » théorisés à sa suite par Alain Gras en France au début des années 1990.

Des acteurs et sujets divers sont concernés par les infrastructures, qu'ils soient humains (riverains, associations, professionnels, experts, etc.), ou non-humains (faune et flore comme acteurs à part entière des écosystèmes). Ces acteurs réagissent aux infrastructures qui, dans la grande majorité des

cas, ne sont pas de leur initiative. Les conflits et résistances aux projets infrastructurels n'ont pas cessé d'accompagner leur essor, notamment à la faveur des luttes environnementales à partir des années 1960 qui prirent souvent pour cible des projets routiers, autoroutes, tunnels, ou autres aménagements contestés. L'essor de ces luttes locales a donné naissance à des notions telles que les « Grands projets inutiles imposés » (LGPE, 2010) auquel la lutte victorieuse de Notre-Dame-des-Landes contre « l'aéroport et son monde » a donné une visibilité considérable, alors qu'aujourd'hui le conflit emblématique autour de l'A69 dans le sud-ouest de la France témoigne des multiples formes de politisation des infrastructures autoroutières.

Avec l'électrification progressive du parc automobile, de nouvelles problématiques infrastructurelles apparaissent et en particulier celle des bornes de recharges. Si leur déploiement a été peu investi par la recherche en SHS jusqu'à présent (Beretta, 2018), il n'en demeure pas moins que les stations de recharges constituent des objets conflictuels à la fois au niveau de leur présence dans l'espace (sur la voie publique ou sur des terrains privés), de leur localisation (dans les quartiers urbains ou au contraire en périphérie dans des gares), de leur financement (public ou privé). Cet exemple montre que les besoins d'infrastructures automobiles se renouvellent sans cesse, dans une perspective systémique dont les prochaines étapes pourraient bien être la question de l'adaptation aux véhicules autonomes (si cette technologie arrive un jour à maturité).

### **Axe 3 : Temporalité des infrastructures automobile : construction, maintenance, désaffection, destruction, reconversion, patrimonialisation**

Dans son histoire environnementale de la construction des routes après 1945, Nelo Magaelhes (2024) insiste sur le rôle des infrastructures comme matérialisation des objectifs productivistes d'après-guerre et des rapports de pouvoir qui en découlent. Il insiste aussi sur les fragilités intrinsèques de ces vastes infrastructures qui engendrent la destruction des milieux qui assurent pourtant la pérennité du système, en « décapant » par exemple les cours d'eau par l'extraction excessive des granulats, ou via les risques d'éboulements et glissements de terrain liés à un terrassement trop rapide mettant en péril les nouvelles infrastructures, mais aussi la production colossale de déchets engendrée par ce système. Les relations directes ou indirectes que les infrastructures entretiennent avec leurs contextes, les acteurs qui en définissent les usages et les représentations méritent d'être interrogées en relation avec le *tournant infrastructurel*. Dans le rapport au temps, ce sont également les principes même de stabilité et durabilité des infrastructures qui sont à interroger. Que deviennent les infrastructures, en elles-mêmes, et dans leur rapport à leur environnement ? Les politiques du patrimoine ont mis en valeur les possibilités de réinvestissement et de recyclage des infrastructures industrielles, les usines devenant par exemple des musées, mais *quid* de celles de l'automobile comme l'ancien réseau de stations-services abandonné ?

Par ailleurs, les infrastructures peuvent changer dans le temps. Elles s'adaptent plus ou moins bien à des cadres de référence qui évoluent, pensons aux grands réseaux de canaux construits dès l'époque moderne pour répondre à l'intensification du transport de marchandises et de plus en plus transformés en infrastructures touristiques. Ces évolutions peuvent tenir compte des contraintes géo-climatiques, politiques, économiques, mais aussi sociales, notamment en rapport avec les usages. Ceci se reflète aussi bien au niveau de la conception et de l'entretien, qu'à la transformation des équipements au fil des ans, des décennies et des siècles. Loin d'une évolution linéaire, on trouve par ailleurs des formes d'allers-retours dans le recours aux infrastructures, comme dans le cas de l'autobus urbain, dont la « souplesse » infrastructurelle fait qu'il s'adapte progressivement sur le long cours à l'espace public urbain aussi bien qu'à l'imaginaire social (Passalacqua, 2011). Nathalie Roseau a également montré à propos du périphérique parisien comment entre un projet et sa réalisation, une infrastructure peut déjà être obsolète le jour de son inauguration (Roseau, 2018, 2025).

Au-delà, la question du dépérissement et de la disparition des infrastructures est également un enjeu très vif, quoi qu'assez peu traité encore. Explorer l'entretien et la maintenance des infrastructures, et

les acteurs qui y participent, met au jour d'autres catégories d'acteurs et d'action : au-delà de son rapport au temps, de la durabilité et du (dys)fonctionnement déjà mentionné, elle invite à penser l'expérience concrète du travail comme les relations professionnelles. Des ingénieurs aux techniciens et « petites mains » (Pontille et Denis, 2012), mais aussi des institutions aux organisations, les activités des « mainteneurs » d'infrastructures témoignent des activités de gestion et de réparation nécessaires et sans cesse recommencées. L'échec et le défaut des infrastructures est également à prendre en compte, pensons à certains accidents ou effondrements comme à Gênes en 2018, lorsqu'un pont s'effondra, causant la mort de 43 personnes tout en mettant en lumière le mauvais état des routes et des ponts dans le pays. La déchéance et la dégradation des infrastructures les rend plus visibles et plus critiques, ainsi que les enjeux sociaux qu'elles soulèvent.

Enfin, autre angle relativement peu étudié : les expériences d'alternatives infrastructurelles, c'est-à-dire les projets et réflexions concernant leurs conditions de transformation. L'idée d'« infrastructures révolutionnaires » suggère ainsi de remettre en question la durabilité imposée des infrastructures publiques (Boyer, 2016). Le débat contemporain sur les « technologies appropriées » (*appropriate technologies*), reposant sur l'idée que les pratiques techniques doivent agir à petite échelle et être en adéquation avec les manières de faire locales, respectueuses de l'environnement et des contextes sociaux pré-existants, s'inscrit également dans une démarche écologique associée à l'idée d'un pluralisme technologique et infrastructurel à inventer pour affronter les enjeux environnementaux contemporains.

## Calendrier

Les propositions de communication sont attendues pour le **1<sup>er</sup> juin 2026** au plus tard. À la suite d'un processus d'évaluation, le comité d'organisation transmettra ses retours aux auteurs pour le 15 juillet 2026 au plus tard.

**Adresse de contact et de réponse :** [colloque-infras-auto-2026@u-bourgogne.fr](mailto:colloque-infras-auto-2026@u-bourgogne.fr)

## Comité d'organisation

- Benoît Caritey (LIR3S, Université Bourgogne Europe)
- Timothée Dhotel (LIR3S, Université Bourgogne Europe)
- François Jarrige (LIR3S, Université Bourgogne Europe)
- Vincent Kaufmann (LaSUR, École Polytechnique Fédérale de Lausanne - Suisse)
- Hervé Marchal (LIR3S, Université Bourgogne Europe)
- Gaëtan Mangin (LEM, Université d'Artois et LIR3S)
- Stéphanie Vincent (LAET, Institut d'urbanisme de l'Université Lyon2)

## Bibliographie

- Alonso Eric, *L'architecture de la voie. Histoire et théorie*, Paris, Parenthèses / École d'architecture de la ville & des territoires, 2018.
- Baldasseroni Louis, Étienne Faugier et Claire Pelgrims (dir.), *Histoire des transports et des mobilités en France (XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Armand Colin, 2022.
- Baldasseroni, Louis. *Pavages, garages, dallages. La rue vue de Lyon, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2023.
- Barles Sabine, Jardel Sarah, Guillerme André, *Infrastructures de transports routiers, parcs et trafics automobiles, France, 1900-1970*, Rapport de recherche, 2004.

- Boyer Dominic, « Revolutionary infrastructure », in Penelope Harvey, Casper Jensen & Atsuro Morita (éd.), *Infrastructures and Social Complexity: A Companion*, New York, Routledge, 2016, p. 174-186.
- Boltanski Luc, « L'encombrement et la maîtrise des “biens sans-maître” », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 2, n° 1, 1976, p. 102-109.
- Chatzis Konstantinos, Jeannot Gilles, November Valérie et Ughetto Pascal (éd.), *Les métamorphoses des infrastructures, entre béton et numérique*, Bruxelles, Peter Lang, 2017.
- Cogato Lanza Elena, Bahrami Farzaneh, Berger Simon, Pattaroni Luca (dir.), *Post-Car World. Futurs de la ville-territoire*, Genève, Métis Presses, 2021.
- Coutard Olivier, « The evolving forms of governance of large technical systems », in Coutard Olivier (ed.), *The Governance of Large Technical Systems*, London, Routledge, 1999, p. 1-16.
- Demoli Yann et Lannoy Pierre, *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte, 2019.
- Denis Jérôme et Pontille David, « Travailleurs de l’écrit, matières de l’information », *Revue d’anthropologie des connaissances*, n° 6-1, 2012.
- Dupuy Gabriel, *La dépendance automobile*, Paris, Economica, 1999.
- Edwards Paul N., Bowker Geoffrey C., Jackson Steven J. and Williams Robin, « Introduction : An Agenda for Infrastructure Studies », *Journal of the Association for Information Systems*, n° 10(5), 2009.
- Flonneau Mathieu, *En tous sens. Circuler, partager, sécuriser. Une histoire des équipements de la route*, Paris, Éditions Loubatières, 2022.
- Freund Peter et George Martin, *The Ecology of the Automobile*, Montréal / New York, Black Rose Books, 1993.
- Gras Alain, *Grandeur et dépendance. Sociologie des macro-systèmes techniques*, Paris, Presses universitaires de France, 1993.
- Hache, Emmanuel, « Ponts, ports, routes et transports intelligents : quelles infrastructures dans le monde de demain ? », *Revue internationale et stratégique*, 107(3), 2017, p. 165-173.
- Héran Frédéric, « La remise en cause du tout automobile », *Flux*, n°119-120, 2020, p. 90-101.
- Hugues Thomas, *Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880-1930*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1983.
- Jarrige François, Stefan Le Courant et Camille Paloque-Bergès, « Infrastructures, techniques et politiques », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, n° 35, 2018, p. 7-26.
- Jarrige François et Le Roux Thomas, *La contamination du monde. Une histoire des pollutions à l’âge industriel*, Paris, Le Seuil, 2017.
- Kaufmann Vincent, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines – la question du report modal*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2000.
- Kaufmann Vincent, Mangin Gaëtan et Marchal Hervé, *Idées reçues sur l’automobile. Individualité, mobilité, société*, Paris, Le Cavalier Bleu, 2024.
- Loubes Tristan, « L’envers de la motorisation urbaine, Montréal, Toulouse, Toronto et Marseille face aux nuisances causées par la circulation automobile des années 1910 aux années 1980 », Thèse de doctorat d’histoire, Université Gustave Eiffel, 2025.
- McCarthy Tom, *Auto Mania : Cars, Consumers, and the Environment*, New Haven, Yale University Press, 2007.
- Magalhães Nelo, *Accumuler du béton, tracer des routes : Une histoire environnementale des grandes infrastructures*, Paris, La Fabrique, 2024.
- Mitchell Timothy, « Étudier les infrastructures pour ouvrir les boîtes noires politiques. Entretien avec Timothy Mitchell » par Charbonnier Pierre et Vincent Julien, *Tracés. Revue de Sciences humaines*, n° 35, 2018, p. 209-228.
- Mom Gijs, *Atlantic automobilism : emergence and persistence of the car, 1895-1940*. New York, Berghahn Books Inc., 2014.
- Passalacqua Arnaud, *L’autobus et Paris : histoire de mobilités*, Paris, Economica, 2011.
- Rome Adam, *The Bulldozer in the Countryside: Suburban Sprawl and the Rise of American Environmentalism*, Cambridge, Cambridge University Press, 2001.
- Roseau Nathalie, « Pouvoirs des infrastructures », *Histoire urbaine*, n° 45(1), 2016, p. 5-16.

- Roseau Nathalie, « L’infrastructure sismographe. Temps, échelles et récits du boulevard périphérique parisien », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, n° 35, 2018, p. 49-74.
- Roseau Nathalie, « Par-delà l’anthropocène. Projeter l’infrastructure comme relation socio-politique au vivant », *Cahiers de la recherche architecturale, urbaine et paysagère*, n° 24, 2025.
- Star Susan Leigh, « The Ethnography of Infrastructure », *American Behavioral Scientist*, Vol. 43, n° 3, 1999.
- Théret Bruno, « À propos du rôle de l’État dans la mise en œuvre des infrastructures de transport et de communication en France de 1815 à 1939 », *Histoire & Mesure*, vol. 10, 1995, p. 149-197.
- Wells Christopher W., *Car Country: An Environmental History*, Washington, University of Washington Press, 2012.
- Zeller Thomas, *Driving Germany. The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970*, New York / Oxford, Berghahn Books, 2007.