

Université de Montréal

**Appréciation esthétique des équipements de transport
d'énergie
(réseaux de pylônes)**

par

Caroline Gagnon

Faculté de l'aménagement

Thèse présentée à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de PhD
au doctorat en aménagement

Septembre, 2006

© Caroline Gagnon, 2006



NA

9000

U54

2007

v.011



Direction des bibliothèques

AVIS

L'auteur a autorisé l'Université de Montréal à reproduire et diffuser, en totalité ou en partie, par quelque moyen que ce soit et sur quelque support que ce soit, et exclusivement à des fins non lucratives d'enseignement et de recherche, des copies de ce mémoire ou de cette thèse.

L'auteur et les coauteurs le cas échéant conservent la propriété du droit d'auteur et des droits moraux qui protègent ce document. Ni la thèse ou le mémoire, ni des extraits substantiels de ce document, ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans l'autorisation de l'auteur.

Afin de se conformer à la Loi canadienne sur la protection des renseignements personnels, quelques formulaires secondaires, coordonnées ou signatures intégrées au texte ont pu être enlevés de ce document. Bien que cela ait pu affecter la pagination, il n'y a aucun contenu manquant.

NOTICE

The author of this thesis or dissertation has granted a nonexclusive license allowing Université de Montréal to reproduce and publish the document, in part or in whole, and in any format, solely for noncommercial educational and research purposes.

The author and co-authors if applicable retain copyright ownership and moral rights in this document. Neither the whole thesis or dissertation, nor substantial extracts from it, may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

In compliance with the Canadian Privacy Act some supporting forms, contact information or signatures may have been removed from the document. While this may affect the document page count, it does not represent any loss of content from the document.

Université de Montréal
Faculté des études supérieures

Cette thèse intitulée:

Appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie
(réseaux de pylônes)

présentée par:

Caroline Gagnon

a été évaluée par un jury composé des personnes suivantes:


Denis Bilodeau

président-rapporteur


Philippe Poullaouec-Gohédéc

directeur de recherche


Diane Bisson

co-directrice de recherche


Gérald Domon

membre du jury


Anne-Marie Lamarre

examinatrice externe


Diane Riopel

représentante du doyen de la FES

Résumé

De nombreux débats entourant l'implantation des lignes de transport d'énergie dans le territoire au Québec tout comme dans le reste de l'Amérique du Nord, ont révélé l'importance des préoccupations esthétiques comme facteur d'acceptation sociale des projets. Ces préoccupations s'expriment principalement à travers une dépréciation du paysage : l'équipement dégrade, détruit, saccage le paysage. Ainsi, l'appréciation esthétique des équipements s'articule autour d'un enjeu de paysage et ce dernier constitue actuellement un frein majeur au développement des nouveaux projets de transport d'électricité. Ce phénomène esthétique qui interpelle des dimensions qualitatives (qualités formelles, visuelles, matérielles, spatiales, écologiques, affectives, éthiques, et autres) est principalement lié aux valeurs plurielles portées par les citoyens sur le territoire et l'équipement. Il renvoie entre autres choses au souci des personnes de maintenir ou d'améliorer leur qualité de vie et la qualité de leur cadre de vie.

Sur un plan théorique, la démarche de recherche s'enracine dans la notion d'expérience esthétique du paysage par ses manifestations quotidiennes et de laquelle découle une appréciation esthétique. La difficulté des théories esthétiques contemporaines à interpeller adéquatement le phénomène d'appréciation esthétique des équipements, occultant les expériences esthétiques ordinaires au profit des phénomènes artistiques, a conduit à un repositionnement théorique important. Ce repositionnement s'oriente désormais vers une esthétique du quotidien qui se détourne du concept de désintéressement présidant la plupart des théories esthétiques traditionnelles en le renouvelant par le concept d'*engagement* (implication).

Sur un plan méthodologique, le positionnement et les outils de collecte et d'analyse qu'offre la recherche qualitative ont servi à interroger avec profondeur le phénomène esthétique soulevé par la problématique. L'analyse du phénomène s'est appuyée sur trois types de données qualitatives offrant des points de vue différenciés sur le phénomène à l'étude : l'observation directe par la chercheuse de certaines lignes de transport ; l'analyse des mémoires déposés lors des audiences publiques sur l'environnement portant sur les projets Hertel-St-Césaire et Grand-Brûlé-Vignan et l'enquête qualitative par entretiens semi-dirigés auprès de douze personnes. Dans un premier temps,

l'analyse propose une catégorisation descriptive de l'ensemble des données. Dans un deuxième temps, la catégorisation amène à une conceptualisation interprétative du processus appréciatif qui se définit comme intégratif et nuancé. Ainsi définie, la conceptualisation révèle trois catégories interprétatives de l'appréciation esthétique : le registre de familiarité et d'étrangeté et le processus de *priorisation* de valeurs qui mènent à un phénomène de progression appréciative.

Puisant au cœur de cette conceptualisation, la thèse propose deux perspectives sur la compréhension du phénomène d'appréciation esthétique des équipements : la logique de confrontation et la logique du *moins pire*. La volonté de protection du paysage qui amène à idéaliser l'absence d'équipements, caractérise la logique de confrontation. La logique du *moins pire* rend plutôt compte des différents discours d'accommodement des équipements exprimés par les citoyens. En s'ancrant à l'intérieur du positionnement théorique énoncé dans la thèse, ces perspectives sur le phénomène démontrent la nécessité et la pertinence d'une esthétique du quotidien pour l'exploration des phénomènes entourant l'interface entre les environnements et les équipements publics qui contribuent actuellement à la construction sociale du paysage.

Mots-clés : paysage, esthétique du quotidien, appréciation, lignes de transport d'énergie, pylône, infrastructure, design, aménagement, équipements publics, recherche qualitative

Abstract

In the Province of Quebec as much as in the rest of North America, numerous debates surrounding power transmission lines implementation have revealed aesthetics concerns to be a significant factor in the social acceptance of a project. These concerns are mainly associated with its impact on the depreciation of the landscape ; public equipment wears it down and destroys it. Thus, aesthetic appreciation of the equipment directly concerns stake of landscape and hence constitutes a major obstacle to further development of power transmission line projects. The aesthetic appreciation, defined through its qualitative dimensions (visual, material, spacial, ecological, affective, ethic and other qualities), is linked to several values that imply the territory as well as the equipment. Appreciation is also associated with citizens' interest in maintaining and improving their quality of life and quality of surroundings.

On a theoretical level, the research is based on the premise that the aesthetic appreciation of the landscape derives from everyday life experience. However, current theories of aesthetics reveal a lack of consensus on the actual object of study. For most part, they overshadow the everyday aesthetic experience, giving emphasis rather to artistic phenomena. In this regard, the thesis suggest a significant theoretical repositioning, turning away from the concept of disinterestedness that is dominant in most traditional views on aesthetics, substituting it for the concept of engagement.

On a methodological level, the positioning and the collection and analysis tools offered by qualitative research have resulted in extensive questioning of the aesthetic phenomenon raised by this issue. Analysis of the phenomenon is supported by three types of qualitative data that offer differentiated perspectives : direct experience of the equipment in different power transmission lines situations ; briefs submitted during the public consultation (BAPE) concerning the Hertel-Saint-Césaire and Grand-Brûlé-Vignan project's ; and a qualitative survey through semi-conducted interviews with twelve individuals. The analysis suggests a descriptive categorization of all data leading to an interpretative conceptualization of the appreciative process, which is defined as integrative and nuanced. Defined as such, the analysis reveals three interpretative categories : a level of familiarity and strangeness, a process of prioritizing values and a progression in appreciation.

Finally, and on a fundamental level, this thesis suggests two perspectives aiming at the understanding of the phenomenon of aesthetic appreciation of equipment : a logic of confrontation and that of the least-offensive intervention. The desire to protect landscape, which leads to the idealization of landscape without equipment, characterizes the logic of confrontation. The latter, rather emphasizes how people accommodate themselves to, or accept the presence of utility equipment, if less offensive. The thesis contributes to demonstrate the necessity and pertinence of understanding the rationale behind people's aesthetic appreciation of energy equipment by examining all aspects of their everyday aesthetic experience of both the landscape and its public equipment, which in turn, contributes to a social construction of landscape.

Keywords : landscape, everyday aesthetics, appreciation, power transmission lines, pylon, infrastructure, design, environmental design, public equipment, qualitative research

Table des matières

Introduction	1
Chapitre 1 : Une problématique esthétique au-delà du visible : les équipements de transport d'énergie à la rencontre du paysage	8
1.1 L'émergence des préoccupations paysagères et esthétiques des citoyens envers les lignes de transport d'énergie.....	10
1.1.1 De symbole du progrès à nuisance	10
1.1.2 Le design comme stratégie d'embellissement.....	16
1.1.3 Les méthodes d'évaluation des impacts : le concept de visibilité	18
1.1.4 Le contexte québécois.....	23
1.2 L'esthétique comme facteur d'acceptabilité sociale d'un projet de ligne de transport d'énergie	28
1.2.1 Les facteurs d'acceptation ou d'opposition d'un projet de ligne de transport.....	30
1.2.2 La mesure des impacts visuels	34
1.2.3 Les expériences riveraines des lignes de transport.....	35
1.2.4 Les analyses de préférences esthétiques envers différents types d'équipement	38
1.3 Synthèse de la problématique esthétique : pour dépasser la logique d'embellissement ..	41
1.3.1 Le paysage entre enjeu local et enjeu de société.....	43
1.3.2 L'enjeu de paysage concerne-t-il uniquement les riverains ?	44
1.3.3 Expérience esthétique du paysage : au-delà du visible.....	44
1.4 Objet de recherche	47
1.5 Postulat et questions de recherche.....	49
1.6 Positionnement épistémologique et méthodologique : paradigme de recherche constructiviste et posture compréhensive dans la saisie de l'expérience d'autrui.....	50
1.6.1 Posture épistémologique	52
1.6.2 Positionnement méthodologique	55
1.6.3 Implication de la chercheure.....	58
Chapitre 2 : La notion d'appréciation esthétique et les théories esthétiques contemporaines : pour dépasser le cadre de l'esthétique traditionnelle	60

2.1	Une tradition formaliste de l'esthétique à dépasser	62
2.2	Perspective historique de l'esthétique traditionnelle : de la <i>Beauté</i> comme idéal à l' <i>Art</i> ...	69
2.2.1	Le paradigme classique : une philosophie du beau	72
2.2.2	Le paradigme critique : une esthétique du sujet	74
2.2.3	Le paradigme romantique : une philosophie de l'art	76
2.3	Le modèle artistique comme cadre de référence de l'esthétique	77
2.3.1	L'art comme symptôme de l'esthétisation contemporaine des environnements quotidiens	80
2.3.2	L'héritage kantien : le concept de désintéressement revisité	85
2.4	Au-delà de l'esthétique traditionnelle: vers une reformulation de l'esthétique	90
2.4.1	Les approches significatives en esthétique environnementale, du paysage et de l'art.	91
2.5	Une esthétique du quotidien	104
2.5.1	Une définition de l'expérience esthétique du paysage	108
Chapitre 3 : Structure de la démarche méthodologique		111
3.1	Collecte des données	111
3.2	Procédures et balisage de l'analyse de terrain	114
3.3	Procédures analytiques des mémoires du BAPE	114
3.3.1	Moyens techniques	115
3.4	Présentation de l'enquête qualitative	116
3.4.1	Choix de la population d'étude	118
3.4.2	Structuration du guide d'entretien	123
3.4.3	Organisation et découpage des données d'enquête	128
3.5	Procédure d'analyse et d'interprétation générale des trois types de données : les catégories conceptualisantes	130
3.5.1	Validation et critères de scientificité	131
Chapitre 4 : Caractérisation paysagère en situation d'expérience directe		134
4.1	L'expérience matérielle directe	136
4.2	Description et analyse des cas à l'étude	137
4.2.1	Types d'équipements recensés	137

4.2.2	Les cas de lignes étudiées	139
4.2.3	Des expériences singularisées : analyse générale.....	150
4.3	Discussion sur l'expérience directe.....	154
Chapitre 5 : Catégorisation des mémoires du BAPE.....		157
5.1	Dynamiques contextuelles des projets de ligne de transport d'énergie	158
5.2	Une définition plurielle du paysage	160
5.3	Un enjeu collectif de protection.....	162
5.4	Les préoccupations procédurales	163
5.4.1	Préoccupations économiques	163
5.4.2	Justification du projet.....	166
5.4.3	Attitudes des intervenants : l'attitude du promoteur.....	167
5.4.4	Attitude des intervenants : attitude de la population, au-delà du syndrome du <i>pas dans ma cour</i>	169
5.5	Préoccupations générales	173
5.5.1	Attachement au territoire : un sentiment d'appartenance	173
5.5.2	Qualité de vie	175
5.5.3	Préoccupations écologiques.....	177
5.5.4	Impacts visuels.....	178
5.6	Discussion sur l'analyse contextuelle des mémoires du BAPE.....	184
Chapitre 6 : Catégorisation des données de l'enquête qualitative.....		187
6.1	L'appréciation du paysage	187
6.1.1	La notion de paysage : un ensemble générique	188
6.1.2	Une évocation idéalisée de la nature.....	190
6.1.3	Une psychologie géographique	192
6.1.4	Une expérience en situation d'action.....	193
6.1.5	Un espace à conserver et à protéger : une absence idéalisée d'infrastructures	194
6.2	Appréciation des lignes de transport d'énergie	196
6.2.1	Une appréciation contextuelle	196
6.2.2	Une dépréciation paysagère relative	199

6.2.3	Un équipement électrique.....	210
6.2.4	Une expérience de proximité.....	216
6.3	L'appréciation du pylône.....	222
6.3.1	Des structures en interaction permanente avec le territoire.....	222
6.3.2	Les pylônes à treillis : les anciens modèles.....	227
6.3.3	Les pylônes à treillis : entre familiarité et répulsion, une possibilité de réactualisation.....	234
6.3.4	Les pylônes tubulaires : les nouveaux pylônes.....	236
6.3.5	Utilisation d'autres matériaux : les pylônes de bois.....	242
6.4	Discussion : au-delà du bel objet.....	245
6.4.1	Une différenciation superlative.....	246
Chapitre 7 : Le phénomène appréciatif : un processus intégratif et nuancé.....		253
7.1	De l'occultation perceptive à la sollicitation attentionnelle : un registre de familiarité et d'étrangeté.....	257
7.2	Un processus de <i>priorisation</i> de valeurs : au-delà de la beauté formelle.....	260
7.3	Une progression appréciative.....	264
Chapitre 8 : Interprétation du phénomène d'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie : d'une logique de confrontation à une logique du <i>moins pire</i>		267
8.1	Une logique de confrontation : une intentionnalité sociale de protection du paysage.....	271
8.2	Une logique du <i>moins pire</i> : un processus social d'accommodement des équipements.....	277
8.2.1	Le registre de familiarité / étrangeté des équipements : entre occultation et révélation perceptive.....	280
8.2.2	Une imbrication de valeurs à relativiser en regard de la forme et la matérialité de l'équipement.....	283
8.3	Une esthétique du quotidien à la rencontre de la logique du <i>moins pire</i>	285
8.3.1	Vers un projet de paysage.....	288
8.3.2	Une reconsidération des projets d'implantation.....	292
Chapitre 9 : Conclusion _ portée théorique et méthodologique d'une démarche compréhensive de l'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie en paysage et en design.....		298

9.1	Une opérationnalisation des concepts de l'esthétique appliquée aux problématiques contemporaines du paysage.....	301
9.1.1	Objet et territoire : une nouvelle lecture du paysage	303
9.1.2	Une reconsidération du rôle social des pratiques de design	305
9.1.3	Une contribution à l'émergence du champ de recherche de l'esthétique du quotidien en design	306
9.1.4	Limites de la recherche	309
9.2	La portée sociale d'une esthétique du quotidien.....	310
	Bibliographie.....	313
	Annexe I.....	I
	Annexe II.....	II
	Annexe III.....	III
	Annexe IV.....	IV

Liste des tableaux

Tableau 1_ Recension des études sur la perception des lignes de transport effectuée par IETPP (traduction libre de IETPP, 1996, fig. 3.1 ; 116).....	30
Tableau 2_ Les trois paradigmes de la philosophie esthétique (Sherringham, 1992).	72
Tableau 3_ Les concepts de l'esthétique traditionnelle.....	90
Tableau 4_ Les concepts de l'esthétique traditionnelle vs les concepts de l'esthétique du quotidien.	108
Tableau 5_ Paramètres de collecte et d'analyse des données.	113
Tableau 6_ Diversification selon des variables spécifiques liées au lieu de résidence et la proximité d'une ligne.....	120
Tableau 7_ Caractéristiques socio-économiques des répondants.....	122
Tableau 8_ Répartition des répondants selon les variables socio-économiques.	122
Tableau 9_ Structuration du guide d'entretien.....	125
Tableau 10_ Liste des codes descriptifs.	129
Tableau 11_ Qualificatifs utilisés par les répondants pour décrire les types d'équipements treillis / tubulaires.....	249
Tableau 12_ Analogies et métaphores utilisées par les répondants pour qualifier les pylônes treillis et les pylônes tubulaires.....	249
Tableau 13_ Superlatifs utilisés pour décrire les catégories treillis / tubulaire.....	252

Liste des figures

Figure 1_ Pylône à treillis à nappe et pylône tubulaire <i>muguet</i> . Source : Hydro-Québec, 2006.....	4
Figure 2_ La traversée du fleuve St-Laurent à la hauteur de la Côte de Beaupré et de l'Îles d'Orléans au Québec constitue certainement un exemple de ce changement de valeurs. Aujourd'hui, ces trois lignes sont largement décriées. Photo : Luc Lévesque.....	11
Figure 3_ Propositions de pylônes par Henry Dreyfuss pour le Edison Electric Institute. Source : Bosoni, 2000.	15
Figure 4_ Pylônes dessinés lors de la consultation de différents professionnels de l'esthétique industrielle en 1975, EDF. Source : Sahores, 1993 ; Pylône Beaubourg. Source : EDF, 1987.18	
Figure 5_ Pylône de Erik Bystrup, lauréat du concours d'Eltra au Danemark ; pylône conçu par Ian Ritchie, lauréat du concours de EDF en 1994 ; pylône de Sir Norman Fosters lauréat du concours ENEL ; pylônes du National Grid ; Pylônes conçus par Antti Nurmiesmini, FINGRID.22	
Figure 6_ La traversée du fleuve Saint-Laurent à la hauteur de l'arrondissement Lasalle de Montréal au Québec. Photos : Chaire en paysage et environnement, 2001.	24
Figure 7_ Positionnement des pylônes tubulaires et des pylônes traditionnels à treillis dans la Vallée du Lac Williams, Ligne Des Cantons-Lévis. Source : Hydro-Québec (2000 ; 26).....	25
Figure 8_ Implantation de pylônes tubulaires dans la Vallée du Lac Williams, Ligne Des Cantons-Lévis. Photo : Chaire en paysage et environnement, 2001.	25
Figure 9_ Traversée de la rivière Richelieu : implantation ponctuelle de pylônes portiques tubulaires aux abords du cours d'eau. Photo : Hydro-Québec, 2004.....	28
Figure 10_ Dynamiques d'opposition et d'acceptation des projets selon Furby et al. (1988).	28
Figure 11_ « Position de l'habitation. Angles visuels bons » selon une illustration de E. André à gauche. Source : André, 1876 ; 125 ; Un parc avant et après selon une illustration de Humphry Repton à droite. Source : Le Dantec, 1996 ; 255.....	62
Figure 12_ Pylône à nappe standard, pylône classique, pylône tubulaire <i>muguet</i> , pylône portique tubulaire. Source : Hydro-Québec et Chaire en paysage et environnement.....	138
Figure 13_ Photographies de la rue Prévost, St-Bruno de Montarville, Rive-Sud de Montréal. Photos : Chaire en paysage et environnement, 2001.....	139

Figure 14_ Emprise de la ligne à 315 kV, Parc Trahan, Brossard. Photos : Chaire en paysage et environnement, 2001.....	141
Figure 15_ Pylônes en perspective de la Rue Grand Trunk à Montréal. Photos : Chaire en paysage et environnement, 2001.....	143
Figure 16_ Piste cyclable en bordure du Canal L'Aqueduc, entre les boulevards La Vérendrye et Champlain à Montréal. Photos : Chaire en paysage et environnement, 2001.....	146
Figure 17_ Pylônes de traversée sur la parc La Bécane, au sud du boulevard Lasalle à Montréal. Photos : Chaire en paysage et environnement, 2001.....	147
Figure 18_ Lignes en bordure de cadastres agricoles sur la route 229 et le chemin des Vingt à Beloeil, en périphérie de Montréal. Photos : Chaire en paysage et environnement, 2001.....	148
Figure 19_ Vallée du Lac Williams à St-Ferdinand. Photos : Chaire en paysage et environnement, 2001.	149
Figure 20_ Synthèse de la caractérisation de l'expérience directe.....	154
Figure 21_ Synthèse des dynamiques contextuelles des projets de lignes de transport d'énergie..	160
Figure 22_ Synthèse des préoccupations procédurales liées aux dynamiques contextuelles des projets de ligne de transport d'énergie.	172
Figure 23_ Synthèse des préoccupations générales associées aux dynamiques contextuelles des projets de ligne de transport d'énergie.	183
Figure 24_ Synthèse de l'appréciation du paysage.....	195
Figure 25_ Synthèse de l'appréciation des lignes de transport d'énergie..	221
Figure 26_ Synthèse de l'appréciation du pylône.....	226
Figure 27_ Pylônes à treillis : à nappe, à deux ternes à armement en double drapeau et pylône ENEL de Fosters.	228
Figure 28_ Article du journal Le Devoir portant sur les dangers des champs électromagnétiques. .	230
Figure 29_ Synthèse de l'appréciation des pylônes à treillis.	236
Figure 30_ Pylônes tubulaires : <i>muguet</i> , <i>delta</i> , portique et en <i>f</i>	237
Figure 31_ Synthèse de l'appréciation des pylônes tubulaires.....	242
Figure 32_ Pylône Y de Antti Nurmesniemi et pylône portique Grand Duc.	243
Figure 33_ L'appréciation des pylônes de bois.	245

Figure 34_ Conceptualisation du processus appréciatif.....256

Figure 35_ Modèle interprétatif du phénomène d'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie.....270

Liste des sigles et abbréviations

BAPE_ Bureau d'audience publique sur l'environnement
CIGRÉ_ Conseil International des Grands Réseaux Électriques
EDF_ Électricité de France
EEI_ Edison Electric Institute (Etats-Unis)
ENEL_ Compagnie d'électricité en Italie
ELTRA_ Compagnie d'électricité au Danemark
FINGRID_ Compagnie de transport d'électricité en Finlande
IETPP_ International Electric Transmission Perception Project
NIMBY_ Not in my back yard

À Arno

Remerciements

Il va s'en dire qu'un travail de cette ampleur se réalise uniquement s'il est accompagné d'un bon encadrement, d'un support adéquat, de la collaboration et d'encouragements de personnes que l'on côtoie à différentes étapes de sa mise en oeuvre. Ainsi, je tiens à souligner la générosité et la confiance que m'ont toujours accordées mes deux directeurs de recherche, Philippe Poullaouec-Gonidec et Diane Bisson. Ils ont su être là pour me faire avancer dans ce long processus d'apprentissage de la recherche tout en respectant mon rythme de travail. Je leur dois une profonde reconnaissance pour la justesse de leurs commentaires, leur implication et leur rigueur. Diane, je te remercie pour m'avoir soutenue dans mes différents moments d'angoisse, toujours prompte à me rappeler que j'y arriverais. Merci également, Philippe, pour m'avoir incité à tenter cette aventure et pour le cadre de travail et l'appui que m'a offert la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal que tu diriges. Cette équipe formidable a généré un milieu de travail stimulant et enrichissant. De cette équipe, merci à Jean-François, Marie-Pierre, François, Sylvain, Yannick, José, Lyndsay, Julie et les autres. Un merci particulier à Isabelle qui fût d'une grande écoute. Je me dois également de remercier Hélène Letourneau et Lise Allard de la division TransÉnergie d'Hydro-Québec qui m'ont toujours témoigné, par le biais des mandats de recherche de la Chaire en paysage et environnement, leur appui et leurs encouragements. Cette précieuse collaboration m'a permis de mieux comprendre le contexte de leur travail tout en me fournissant un soutien financier sans lequel il aurait été difficile d'entamer cette recherche. Dans le même esprit, je suis reconnaissante envers les différents chercheurs avec lesquels j'ai collaboré via ces mandats.

Je ne peux également omettre de souligner l'apport financier de certains organismes, sans lesquels la réalisation de cette thèse aurait été difficile : la Fondations Desjardins par la subvention Girardin-Vaillancourt, le FCAR, la Faculté des études supérieures de l'Université de Montréal et la Faculté de l'aménagement.

Bien sûr, cette thèse a exigé une confiance et une patience indéfectible de mon conjoint, François, et de mon enfant, Arno. Je ne saurais suffisamment les remercier pour m'avoir soutenue et accompagnée dans cette aventure dont l'issue leur échappait plus souvent qu'autrement. *Arno, le voici le gros livre sur les pylônes!* Enfin, je remercie mes parents qui m'ont donné le goût d'apprendre et la rigueur nécessaire pour y parvenir. Finalement, je ne peux passer sous silence l'aide précieuse de Marie-Suzanne qui a eu la gentillesse de réviser le document final. Elle fût également d'un grand support moral.

Merci !

Introduction

La présente thèse s'intéresse à la problématique paysagère des lignes de transport d'énergie à très haute tension¹. Elle se penche plus particulièrement sur les préoccupations esthétiques des citoyens qui se révèlent à travers une dépréciation du paysage : l'équipement dégrade, détruit, saccage le paysage (Neher, 1981; Lorin, 1977, 1981; Houdant, 1981; Riendeau, 1988; de Billy, 1990 ; Levy, 1997 ; Furby et al, 1988). Les manifestations de cette problématique qui interpellent l'esthétique dans sa portée sociale, soulèvent l'importance de dépasser les considérations formelles et visuelles du paysage et des lignes de transport, apanage d'un discours d'expertise, et de considérer davantage les significations et valeurs multiples et diverses accordées à l'objet technique et à sa relation esthétique au territoire. Même si cette position paraît simple en substance, elle n'a pourtant rien d'une évidence, une fois confrontée à la tradition esthétique. En s'appuyant sur la problématique paysagère des lignes de transport d'énergie, la thèse interroge la tradition esthétique à la lumière de certaines théories contemporaines en particulier celles qui se penchent sur les relations esthétique *ordinaires* et quotidiennes. L'effort de reformulation de la dimension esthétique des lignes de transport d'énergie engendre, en ce sens, une réinterprétation des stratégies d'amélioration esthétique des équipements, en visant spécifiquement les pratiques du design (dans un sens élargi), pour la fonder non plus sur un postulat moderniste d'embellissement

¹ Au Québec, les hautes tensions se caractérisent par des voltages variant de 69 kV à 735 kV. On comprendra que plus les tensions sont élevées, plus l'équipement est massif et de taille imposante. Un pylône d'alignement à 735 kV peut atteindre jusqu'à 59 mètres de hauteur et l'utilisation de cette tension est plus répandue au Québec qu'ailleurs dans le monde (Source : Awad Ray, ingénieur, Lignes, câbles et environnement, Direction Expertise et support technique transport).

mais, sur une analyse approfondie de l'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie, celles qui se déploient dans la présence des équipements dans le territoire. Plus globalement, la recherche concourt à apporter un éclairage renouvelé des problématiques d'implantation des infrastructures publiques qui participent activement à la modulation appréciative des milieux de vie.

De nombreux débats entourant l'implantation des projets de lignes de transport d'énergie dans le territoire, tant en Amérique du Nord que spécifiquement au Québec, ont révélé l'importance de leur dimension esthétique comme facteur d'acceptation sociale des projets (Furby et al., 1988 ; Levy, 1997 ; de Billy, 1990 ; Riendeau, 1988 ; IETPP, 1996 ; CIGRÉ, 1999). Les aspects qui motivent l'opposition des citoyens aux projets sont de plus en plus associés au paysage par l'attachement accordé à la qualité de leur cadre de vie et à l'intégrité du territoire qu'une ligne de transport d'énergie en tant qu'équipement technique vient perturber. En effet, la ligne est composée de nombreux pylônes implantés en série et autant de quincaillerie qui retiennent de gros câbles qui affectent le territoire de manière assez brutale : tout cet équipement technique imposant provoque alors une transgression du territoire en regard des éléments existants du cadre de vie ou de la nature (Levy, 1997 ; Furby et al, 1988). Une ligne s'inscrit dans le territoire et c'est dans ce contexte toujours *situé* que son appréciation se module. Aussi, les préoccupations esthétiques exprimées par les citoyens, bien qu'elles s'appuient fortement sur une problématique paysagère, sont aussi conditionnées par la nature même de l'équipement : un ensemble d'objets techniques imposants qualifiés de laids.

Dans cette thèse, l'expression *équipement de transport d'énergie* sera utilisé de manière générale pour décrire l'ensemble des objets industriels que constitue une ligne de transport par leur inscription spatiale en système dans le territoire. Il renvoie à la ligne dans son ensemble et à ses composantes que forment les pylônes, les conducteurs, les isolateurs et autres quincailleries. Sa matérialité s'exprime en particulier par le pylône qui forme un axe vertical visible, dominant et répétitif mais elle s'articule également à travers un axe horizontal visible avec les conducteurs (Lorin, 1981 ; Bertomen, 1991). Dans l'ensemble de la recherche, il ne s'agit donc pas de se pencher uniquement

sur l'appréciation du pylône puisqu'il ne peut jamais s'exclure totalement du réseau qu'il manifeste et de sa réalité territoriale.

Au Québec, le débat a été amorcé dans les années 1980 comme toile de fond des questions environnementales (BAPE 1980, 1983, 1987). Les stratégies aménagistes qui ont découlé de cette prise de conscience collective ont été essentiellement fondées sur la dissimulation des équipements dans le territoire en considérant uniquement leurs aspects visuels (Gariépy, 1999). Bien que les pratiques d'évaluation environnementale des projets de ligne insistent le plus souvent sur la discrétion et le camouflage de la ligne en tentant de réduire au maximum les impacts visuels d'une ligne sur le milieu récepteur, elles envisagent également comme stratégie alternative à la dissimulation, l'amélioration esthétique des lignes par le design des pylônes.

Dès les années 1960 mais surtout depuis les années 1990, le design des pylônes suscite de plus en plus l'intérêt des compagnies d'électricité qui voient là un moyen de traverser des milieux plus hostiles à l'intégration paysagère d'une ligne. À cet égard, le design devient une solution pour remédier à la problématique d'acceptation sociale des lignes de transport d'énergie : plusieurs précédents internationaux en témoignent (Levy, 1997 ; Zorgno, 1995 ; Bosoni, 2000).

Assujetti au processus plus large d'évaluation environnementale, le design des pylônes est cependant utilisé dans des cas d'implantation problématique, le plus souvent en dernier recours, pour atténuer les impacts visuels et les impacts sur le paysage. Actuellement, trois types de considérations autour de la sélection des pylônes pour des tensions inférieures à 735 kV sont possibles : les pylônes standards en treillis, les pylônes monopodes tubulaires désormais standardisés dans des situations à forte sensibilité paysagère, dont l'appellation d'*esthétique* ou de *visuellement amélioré* souligne l'effort de design, et les pylônes conçus par des designers ou architectes qu'on nomme en France *architecturés* (Jobert et Merle, 2005). Au Québec, cette dernière catégorie se déploie plus modestement, sans recours systématique aux professionnels du design. Il s'agit plutôt d'une démarche d'amélioration esthétique statuée et effectuée par les ingénieurs d'Hydro-Québec, dans la même optique de conception des pylônes monopodes tubulaires. Dans une certaine mesure, cette stratégie est axée sur le design des équipements et lorsqu'elle est déployée

pour revoir les équipements à 735 kV, elle pose un défi technique important. Plus généralement, il est d'usage de distinguer les équipements de type *treillis* versus les équipements de type *tubulaire*.

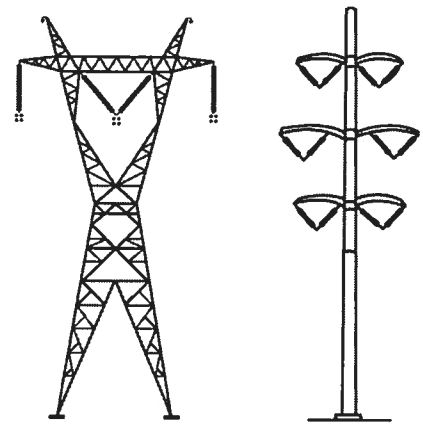


Figure 1_Pylône à treillis à nappe et pylône tubulaire *muguet*.
Source : Hydro-Québec, 2006.

Le recours au design s'effectue le plus souvent lorsque le passage d'une ligne est fortement contesté et qu'il est particulièrement difficile de la fondre dans les éléments constituant le territoire. Le design se limite alors uniquement aux considérations formelles et visuelles de la ligne en visant essentiellement l'amélioration esthétique de la structure du pylône (Zorgno, 1995 ; Bosoni, 2000). Cette stratégie de nature cosmétique, se voit également utilisée parcimonieusement, davantage dans un souci économique et politique, que de valorisation paysagère. Ainsi, les promoteurs s'appliquent à échanger sur une ligne un nombre restreint de pylônes *traditionnels* avec des pylônes *architecturés* afin de viser l'acceptation de son passage. Dans ce sens, le design des pylônes est considéré comme un outil de négociation avec les populations et non comme un réel moyen de répondre adéquatement à la problématique paysagère dans son ensemble (Jobert et Merle, 2005 ; Desjeux et Taponier, 2000). Faut-il souligner que les questions de paysage sont également assujetties aux questions de la ligne comme ensemble et non uniquement du pylône. Par conséquent, elles sont concernées par les questions du tracé qu'elle emprunte dans le territoire.

La complexité de l'esthétique des lignes de transport d'énergie qui tend à se polariser sur des questions paysagères, ne saurait donc trouver écho dans ces démarches institutionnelles qui semblent sous-évaluer la portée de la manifestation des préoccupations esthétiques des citoyens en

visant uniquement une diminution de leur visibilité ou une amélioration formelle des équipements. Plus encore, les démarches des projets d'implantation sont davantage préoccupées par la nécessité de faire passer la ligne que de s'interroger sur les valeurs individuelles et sociales que révèlent leurs répercussions réelles et perçues par les citoyens sur la qualité de vie et la qualité du cadre de vie à long terme.

À cet égard, la résurgence des enjeux esthétiques entourant les implantations d'équipements au Québec, dans le reste de l'Amérique du Nord et en Europe, s'associe de moins en moins uniquement aux dimensions formelles et visuelles du paysage (Poullaouec-Gonidec et al., 2005b). Ce phénomène qui interpelle des dimensions à la fois individuelles, culturelles et sociales, est de plus en plus associé aux valeurs plurielles portées sur le territoire et l'objet dans un souci constant de maintenir ou d'améliorer la qualité de vie et la qualité du cadre de vie. L'émergence d'un discours pluraliste sur le paysage au Québec a d'ailleurs largement profité des enjeux soulevés par l'implantation des lignes de transport pour se manifester (Montpetit et al., 2002). Ainsi, la sensibilité paysagère collective qui se manifeste de plus en plus dans les populations n'est certes pas étrangère aux différents projets de ligne de transport d'énergie. L'enjeu de paysage constitue ainsi de plus en plus un frein majeur pour l'implantation des nouveaux projets de ligne et module également le regard porté sur le territoire actuel. Cet enjeu puise donc dans l'appréciation esthétique du territoire et des équipements. Il constitue en soi un phénomène de réflexion suffisamment fécond, à la lumière de la problématique qu'il génère, pour y consacrer une exploration en profondeur.

La perspective de recherche qui a été développée, tente en ce sens de poser un regard sur l'articulation de l'enjeu de paysage particulièrement à travers la notion d'appréciation esthétique des équipements telle qu'elle est interprétée par la population. Il s'agit d'interroger, par une approche qualitative, les modalités appréciatives du territoire et des équipements chez différentes personnes de la population en général. Nous entendons, par modalités appréciatives, le processus par lequel les personnes arrivent à articuler une appréciation esthétique sur un objet ou un environnement. La thèse se veut une exploration en profondeur d'une diversité de points de vue sur les projets de ligne de transport en insistant sur la possibilité d'une pluralité de relations aux lignes, de la riveraineté à l'expérience autoroutière sporadique, d'une situation de ligne projetée à une ligne existante. Les

différents points de vue récoltés visent à mieux saisir l'expérience *ordinaire* des lignes de transport en prenant pour acquis que toutes les personnes, par leur relation quotidienne au territoire, ont eu des relations directes ou indirectes avec les équipements de transport d'énergie et que ces expériences influencent fortement le discours *populaire* sur les lignes de transport d'énergie. L'interprétation du phénomène s'appuie sur trois ensembles de données complémentaires. Une analyse paysagère de terrain conduite par la chercheure accompagnée d'auxiliaires de recherche porte sur la saisie de différentes situations d'équipement dans le territoire en périphérie de Montréal et dans la municipalité de St-Ferdinand au Québec. Cette analyse permet de mieux comprendre la diversité des situations d'implantation dans les milieux organisés au Québec et offre un panorama de l'utilisation de différents types de pylônes. Le deuxième type de données s'appuie sur les discours sociaux accompagnant deux propositions de projet d'implantation d'une ligne à venir. Ainsi, une sélection des mémoires déposés lors des audiences publiques sur l'environnement consacré aux projets Hertel-St-Césaire et Grand-Brûlé-Vignan offre l'opportunité d'interroger les logiques sociales entourant la venue d'un projet. Ensuite, une enquête auprès de douze participants de différents horizons (diversité d'âge, de sexe et de lieu de résidence) concourt à approfondir davantage les modalités appréciatives des milieux d'implantation des lignes de transport au Québec et ailleurs, en faisant émerger leur propre expérience des équipements, à partir de leurs représentations mentales pour ensuite commenter des images d'équipements recueillies lors de l'analyse de terrain.

De la sorte, la recherche vise une compréhension de la complexité du phénomène de dépréciation esthétique des lignes de transport d'énergie pour revoir ou resituer les pratiques qui l'accompagnent. Ainsi, l'insistance sur le phénomène esthétique n'évacue pas les préoccupations pragmatiques de gestion environnementale, elle vise surtout à mieux situer et encadrer les pratiques d'amélioration esthétique des équipements, comme le design, afin de répondre avec pertinence à la problématique sociale générée par les préoccupations paysagères. L'analyse proposée s'est ainsi déployée dans le souci constant de soutenir adéquatement les pratiques d'évaluation environnementale des projets de lignes de transport à la lumière d'une compréhension en profondeur du phénomène esthétique qui les interpelle.

La structure de la thèse se déploie en huit chapitres. Elle s'amorce avec l'énoncé de la problématique qui s'appuie sur une recension des écrits sur un plan historique et sur un plan scientifique. Ensuite, une grande section sera consacrée au positionnement théorique et conceptuel. Ainsi, le chapitre deux (2) est dédié à l'approfondissement des notions d'expérience et d'appréciation esthétique qui seront replacées dans leur contexte historique et théorique afin de préciser l'*équation intellectuelle*, pour reprendre l'expression de Paillé et Mucchielli (2003), qui se jumelle à l'exploration empirique. Le chapitre trois (3) présentera la démarche méthodologique et les méthodes d'analyse des données pour conduire ensuite aux trois chapitres de présentation des données recueillies : l'expérience directe, les mémoires du BAPE et l'enquête qualitative. Le chapitre quatre (4) présente d'abord la caractérisation paysagère en situation d'expérience directe. Au chapitre cinq (5), on s'attarde à la catégorisation des mémoires du BAPE tandis que l'analyse des données de l'enquête qualitative constitue l'ensemble du chapitre six (6). Cette analyse se décline autour des trois thèmes de l'entretien, l'appréciation du paysage, des lignes de transport et des pylônes, pour aboutir au chapitre sept (7) à une synthèse du phénomène appréciatif en soi. Le chapitre huit (8) est ensuite consacré à une proposition interprétative du phénomène d'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie tout en alimentant une discussion autour de l'interface entre paysage et équipement. Ensuite, en guise de conclusion, il sera question des retombées plus larges de la recherche sur les plans théoriques et méthodologiques pour les disciplines du paysage et du design.

Chapitre 1 : Une problématique esthétique au-delà du visible : les équipements de transport d'énergie à la rencontre du paysage

À la lumière d'une recension des écrits sur le sujet, le développement de la problématique de recherche pose l'enjeu de paysage comme prémisse de compréhension du phénomène d'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie. Cet enjeu est manifeste dans l'émergence des préoccupations esthétiques des citoyens à l'égard de leur environnement et de leur qualité de vie. Il est aussi présent dans l'expression des perceptions sociales entourant les lignes de transport d'énergie et dans les pratiques des gestionnaires. Empruntant une perspective paysagère, la thèse vise ainsi à souligner l'importance de la dimension esthétique des équipements de transport d'énergie face à son acceptabilité sociale.

Le paysage est ici un concept central, concept esthétique ayant prise dans une réalité physique qui diffère sensiblement de celle de l'art tout en s'inscrivant dans la tradition esthétique. Le paysage pose cependant autrement la relation esthétique. A priori, cette relation n'est pas toujours caractérisée par un retrait du monde le plus souvent distancié et objectivant mais plutôt par une présence située, *in situ*. De même, le paysage qui réside tant dans la réalité physique que dans le regard, est toujours le fruit d'une certaine intentionnalité appréciative (Berque, 1990 ; 1998 ; Berleant, 1988 ; 1997). Berleant, en questionnant les modes de relation esthétique au territoire, postule ainsi deux manières de définir le paysage : le paysage panoramique où l'observateur est distancié de la scène à contempler, et le paysage participatif où l'observateur est impliqué dans l'espace. L'importance relative du visuel distingue ces deux définitions : « One is a predominately visual idea of landscape, which we can call the panoramic landscape ; the other, the more intimate, participatory landscape » (Berleant, 1988 ; 87). La première définition s'inscrit dans la tradition de l'art alors que la seconde définition participe d'une reconsidération des fondements de l'esthétique qui se détache de l'art pour s'ancrer dans l'expérience de la nature et du quotidien. La définition de l'art dont il est question ici, renvoie à son acception traditionnelle en référant surtout à la peinture et à la sculpture. Ce point de vue sur l'art que certains jugeront restrictifs parce qu'il omet les manifestations artistiques contemporaines, demeure encore très présent dans les théories esthétiques actuelles et en oriente fortement le discours (Saito, 2001 ; Korsmeyer, 2004b).

Dépassant ainsi la conception panoramique du paysage, la thèse se réclame d'une position nettement subjectiviste et culturaliste qui conçoit le paysage comme un construit social, collectif ou individuel, découlant d'une appréciation esthétique du territoire, appréciation qui est par ailleurs en continuel renouvellement (Paquette et al, 2005 ; Tremblay et Poullaouec-Gonidec, 1999). L'appréciation esthétique s'enracine donc de l'expérience esthétique du paysage non dans une saisie passive mais dans une posture impliquée dont participent activement les aspects physico-spatiaux, physiologiques, psychologiques, culturels, historiques et sociaux de la relation personne/environnement dont l'art n'est pas totalement exclu (Berleant, 1988 ; 1997; Tremblay et Poullaouec-Gonidec, 1999). Le regard *artialisant*² la nature ou le territoire qui serait la source du paysage selon Roger (1978, 1997), n'est donc qu'une possibilité de l'expérience esthétique et n'est pas exclusif à celle-ci (Leddy, 2004). L'enjeu de paysage tel qu'il est exposé dans cette thèse, se définit par le pôle collectif de l'expérience esthétique du paysage. Il s'agit d'un enjeu social par lequel le territoire est investi de sens et de valeurs par les populations (Tremblay et Gariépy, 2003).

² Dans une perspective culturelle, Roger (1978, 1997) propose que le paysage procède d'une artialisation de la nature. Par artialisation, il est entendu la transformation par l'art d'un lieu. Cette artialisation est parfois directe, *in situ*, par la transformation physique d'un lieu sous l'intention artistique d'un jardinier ou d'un architecte de paysage. Elle est aussi indirecte, *in visu*, par la médiation du regard qui *applique* des modèles artistiques dans sa lecture du lieu. C'est cette correspondance à des modèles qui fait du lieu un paysage. Roger, bien qu'il articule sa théorie autour de la dimension artistique uniquement, nous apprend, en s'appuyant entre autres sur l'argument historique, que le paysage est culturellement construit. Cette théorie quoique fort intéressante est sujette à polémique du fait qu'elle postule un certain primat de l'art sur les sphères de l'activité humaine ainsi qu'elle suggère une distinction fondamentale entre paysage et environnement.

La problématique paysagère des lignes de transport d'énergie est envisagée selon une perspective historique et une recension des études. Dans un premier temps, la problématique se centre sur une mise en contexte historique et sociale permettant de situer l'émergence des préoccupations esthétiques associées aux équipements de transport. L'acceptabilité sociale des projets de ligne de transport se confronte ainsi à un enjeu social important qui est examiné selon deux points de vue : l'émergence d'un enjeu de paysage dérivant des préoccupations environnementales des citoyens et la prise en charge de cet enjeu par différentes stratégies d'aménagement par les promoteurs. Dans un deuxième temps, une recension des écrits au sujet des perceptions sociales est présentée afin de démontrer l'importance de la dimension esthétique comme facteur d'acceptabilité sociale et son expression à travers une dépréciation paysagère des équipements sur le territoire. Elle offre en outre l'opportunité d'explorer comment sont considérées les notions même d'esthétique et de paysage et de les confronter aux cadres théoriques empruntés, déterminant du même coup les limites que leurs définitions imposent.

1.1 L'émergence des préoccupations paysagères et esthétiques des citoyens envers les lignes de transport d'énergie

Bien qu'une attention ait été portée sur la chronologie des différents aspects de la problématique esthétique des lignes de transport d'énergie, cette partie ne constitue pas une analyse historique exhaustive en soi. À partir d'écrits ayant traité de l'histoire des lignes, cette section permet plutôt de comprendre l'évolution des préoccupations sociales autour des lignes de transport, plus particulièrement celles liées à l'appréciation esthétique des équipements, et les pratiques permettant leur prise en charge au sein des entreprises de transport d'électricité.

1.1.1 De symbole du progrès à nuisance

Les perceptions sociales entourant les lignes de transport d'énergie ont fait l'objet de nombreuses études et recherches. Historiquement, les lignes de transport n'ont pas toujours été préoccupantes pour les populations. Elles étaient même plutôt bien accueillies dans les communautés. Selon Furby et al. (1988), avant les années 1950 aux États-Unis et un peu plus tard

au Canada, les lignes suscitaient plutôt un enthousiasme chez les populations qui les considéraient comme un symbole du progrès. Jusqu'à la fin des années 1960 au Québec, les lignes de transport symbolisent d'ailleurs le génie québécois en tant que monument du sentiment nationaliste naissant (de Billy, 1990).

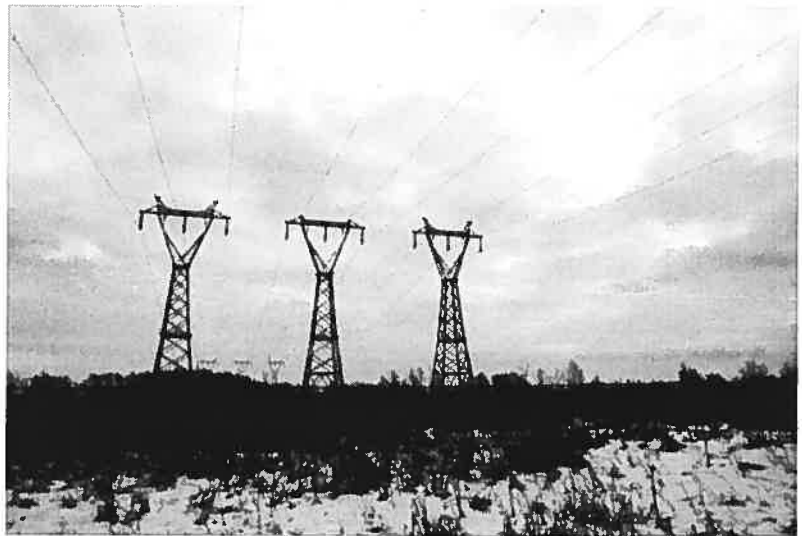


Figure 2 _ La traversée du fleuve St-Laurent à la hauteur de la Côte de Beaupré et de l'Îles d'Orléans au Québec constitue certainement un exemple de ce changement de valeurs. Aujourd'hui, ces trois lignes sont largement décriées.
Photo : Luc Lévesque.

Les lignes électriques à haute tension jouissent ainsi tant aux États-Unis qu'au Canada d'une longue période de faveur populaire parce qu'elles introduisent au sein des foyers, une énergie essentielle qu'est celle de l'électricité. Ainsi, du début du XX^e siècle aux années 1960, l'expansion considérable de l'électricité à travers les villes et les campagnes renvoie toujours à un symbole de progrès incontestable : elle favorise le bien-être des foyers et le développement économique des communautés. C'est donc au tournant des années 1960 que les perceptions changent et que les lignes de transport d'énergie se voient de plus en plus perçues comme une nuisance.

En milieu rural, Furby et al. soulignent que c'est sur un plan économique que les attitudes envers les lignes de transport se sont entre autres modulées. Les emprises agricoles sur lesquelles les tracés des lignes de transport d'énergie se déploient, offraient l'occasion d'un revenu supplémentaire pour les propriétaires terriens. Dans les années 1920-30 aux États-Unis, face aux

dévaluations de leurs terres et à la dépréciation du prix du grain, les agriculteurs acceptaient d'emblée le passage des lignes de transport d'énergie sur leurs parcelles car elles permettaient de diversifier leurs sources de revenu. Avec la vigueur économique d'après-guerre, la valeur des terres s'en trouve augmentée et l'intensification progressive des cultures facilitée par l'arrivée des nouvelles technologies agricoles, a complètement transformé l'agriculture qui s'industrialise. Ces changements ont profité aux grands propriétaires agricoles et ont défavorisé le passage des lignes de transport sur les terres car les agriculteurs étaient beaucoup moins intéressés par les maigres compensations financières pour les droits de passage sur leurs propriétés. Les lignes occasionnaient aussi des entraves au travail et à la machinerie agricole. Cependant, pour les agriculteurs de fermes plus petites, ces servitudes étaient plutôt associées aux difficultés économiques vécues suite aux transformations de l'agriculture traditionnelle vers une industrialisation de la production agricole. Elles symbolisaient alors pour eux, non seulement une intrusion sur leurs terres, mais également leur impuissance à l'égard des grandes institutions et des grands propriétaires agraires qui peuvent se permettre de refuser le passage des lignes (Furby et al, 1988).

Dans les milieux résidentiels urbains et périurbains, les lignes de transport d'énergie à très haute tension signifiaient surtout l'arrivée de l'électricité. Il s'agissait d'un bénéfice pour la communauté parce qu'elle favorisait le bien-être et le développement économique et ce, jusqu'aux années 1960. Mais déjà, dans les années 1920, ce sont les lignes électriques servant à la distribution (basse tension) qui contribuent à activer le débat autour des aspects esthétiques. Des mouvements s'inspirant des réformes urbaines du *City beautiful* ont réclamé l'enfouissement des câbles électriques. Les rues encadrées par l'alignement des poteaux électriques reliés par de nombreux câbles engendraient une réelle cacophonie visuelle et on espérait les voir disparaître (Levy, 1997). L'enfouissement des câbles étant très coûteux, il n'a été réalisé qu'aux environs des années 1950 pour les petites tensions. Dans les années 1960, l'enfouissement des câbles de distribution constitue néanmoins une concession mineure aux environmentalistes faite par les entreprises d'électricité. C'est à ce moment que la technologie s'est développée et est devenue plus abordable (Levy, 1997). En ce qui concerne les lignes électriques à très haute tension, elles vont subir ces mêmes revendications, mais seulement à partir des années 1960 avec la montée des pressions

environnementales. La volonté de les voir disparaître se heurtera cependant à certaines difficultés techniques mais surtout, elle sera confrontée aux coûts très élevés de l'enfouissement des câbles de haute tension³.

1.1.1.1 Le désenchantement technologique à l'aube des années 1960 et la volonté d'amélioration esthétique des équipements

Devant l'électrification grandissante du territoire au tournant des années 1960, les attitudes généralement positives envers les lignes de transport se sont donc progressivement renversées. Le passage d'une ligne est de moins en moins acceptée socialement, la nécessité des grandes lignes de transport devient facilement contestable (Furby et al., 1988). Pour les agriculteurs, les bénéfices économiques sont moins intéressants et ils refusent de plus en plus le droit de passage sur leurs terres. De même, les lignes de transport d'énergie ne sont plus associées au progrès ; elles se font davantage reprocher leur intrusion dans la nature et leur atteinte à la beauté naturelle ainsi que la détérioration de la qualité du cadre de vie résidentiel (Levy, 1997 ; Furby et al. 1988 ; Zorgno, 1995).

Levy (1997) affirment qu'aux États-Unis, les appréhensions esthétiques envers les équipements de transport d'énergie se sont manifestées à l'aube de ces nouvelles attitudes plus

³ Au Québec, les lignes à haute tension peuvent désormais être enfouies dans les tensions de 69 kV, 120 kV, 230 kV et 315 kV ainsi que 450 kV en courant continu. Cependant, les surcoûts peuvent atteindre 1,5 à 2 fois le coût initial d'une ligne aérienne à 120 kV et ce rapport est de l'ordre de 4,5 fois pour les tensions de 315 kV. Également, les difficultés techniques et les coûts empêchent pour le moment Hydro-Québec de développer l'enfouissement en 735 kV. (Source : Awad Ray, ingénieur, Lignes, câbles et environnement, Direction Expertise et support technique transport)

négligées à l'égard des lignes de transport. Elles sont d'abord nées de craintes environnementales pour conduire aux préoccupations paysagères actuelles et aux considérations esthétiques envers les équipements. D'ailleurs, dès la fin des années 1960 aux États-Unis, ces préoccupations culminent déjà vers une volonté d'amélioration esthétique des pylônes (Levy, 1997).

À cette époque, trois contextes historiques différents pourraient en l'occurrence permettre de mieux saisir la volonté d'amélioration esthétique des lignes de transport en Amérique du Nord (Levy, 1997). Le premier contexte réfère à la transformation de l'offre d'électricité qui passe d'un âge d'or dans les années 1940-50 à une situation de crise au tournant des années 1960. Les besoins en électricité étant pratiquement tous comblés à ce moment, il devient de plus en plus difficile de justifier de nouvelles installations. Avec le temps, l'électricité est de plus en plus prise pour acquise par les citoyens, particulièrement par les plus jeunes, et la nécessité des grandes lignes de transport est de plus en plus contestée (Furby et al., 1988). C'est également à ce moment que les filières de production hydroélectrique se développent et elles sont plus éloignées des grands centres habités. Le transport de l'électricité se fait alors sur de plus longues distances et en conséquence, il nécessite une plus grande présence sur le territoire. La prolifération des lignes est aussi causée par la volonté de rentabilisation des installations de production par le développement plus accru des filières de transport (Levy, 1997).

Parallèlement à la transformation de l'industrie de la production et du transport d'électricité, les considérations environnementales des citoyens sont de plus en plus présentes. Elles puisent leur émergence au début du XX^e siècle mais elles se cristallisent vraiment dans les années 1960 en se polarisant progressivement sur des enjeux esthétiques associés aux questions de qualité de vie et de qualité du cadre de vie et donc de paysage. Selon Hays (Hays, 1987 cité dans Levy, 1997), les considérations environnementales émergentes des années 1960 font partie intégrante de l'histoire de la consommation américaine qui se centre progressivement sur les standards de vie. Dans ce sens, les américains désirent profiter de la beauté naturelle du paysage comme s'il s'agissait d'un bien de consommation (Levy, 1997).

Enfin, c'est à ce moment qu'on requiert des compétences en design industriel pour améliorer les équipements existants. Aux États-Unis, la Edison Electric Institute (EEI), une des grandes associations corporatives d'entreprises de service d'électricité, mandate la firme de design industriel de Henry Dreyfuss, un des designers les plus renommés des États-Unis, pour proposer des solutions innovatrices, « universellement acceptable pour l'industrie et pour le public ⁴ » afin de répondre à cette nouvelle problématique esthétique. C'est dire qu'à cette époque, l'industrie reconnaissait déjà l'importance de l'enjeu social associé à l'appréciation esthétique des lignes de transport d'énergie (Levy, 1997). Le Edison Electric Institute (EEI) se sert néanmoins du design et de la réputation de Henry Dreyfuss pour légitimer le développement de ses infrastructures (Levy, 1997).

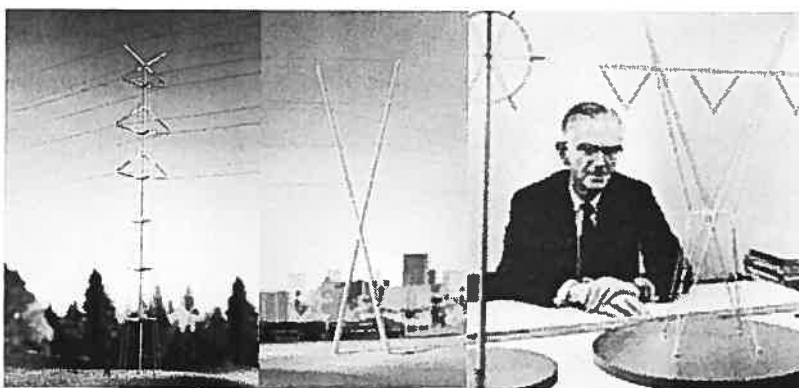


Figure 3_ Propositions de pylônes par Henry Dreyfuss pour le Edison Electric Institute. Source : Bosoni, 2000.

Toutefois, la mouvance postmoderne du milieu du design industriel à l'aube des années 1970 minera l'apport du design dans la conception des équipements aux États-Unis (Levy, 1997). Le

⁴ L'expression utilisée par EEI est « universally acceptable to the industry and to the public ».

déclin de la pensée moderniste en design expliquerait peut-être le manque d'intérêt public, en dehors de celui suscité par l'industrie, porté à l'endroit du travail de Dreyfuss sur les équipements de transport d'énergie. La solution *universelle* revendiquée par la pensée moderniste telle que déployée par le projet de design de pylônes par Henry Dreyfuss se heurte ainsi à la complexité du phénomène d'acceptation sociale des lignes dans le territoire. Dreyfuss évitera d'ailleurs d'aborder directement les préoccupations esthétiques et préférera une approche strictement fonctionnaliste, de type rationnelle ; la beauté de la structure devant découler de la conformité aux fonctions de l'objet. « Dreyfuss concluded with a claim that placed the EEI project firmly within the modernist tradition : 'towers look orderly where the function has dictated the form and the engineer has been a wise engineer' » (Levy, 1997 ; 594). Paradoxalement, Dreyfuss se questionnera sur la légitimité du design pour répondre adéquatement à la problématique paysagère puisqu'il considère lui-même que les équipements sont une intrusion dans le paysage et que la solution idéale serait qu'ils soient invisibles (Levy, 1997 ; 594). En introduction de son rapport remis à EEI, il décrit son travail avec humilité et réserve à ce sujet : « All of us would prefer to place electric power underground or to transmit the power on an invisible beam. But until such techniques prove practical, we hope that the work shown here will serve usefully the dedicated designers and engineers who seek to preserve the integrity of our surroundings » (Electric Research Council, 1968).

1.1.2 Le design comme stratégie d'embellissement

L'effort de design des équipements est donc une pratique directement concernée par les réalités paysagères des lignes de transport mais son apport, limité à l'amélioration esthétique de la structure du pylône, est largement tributaire d'une idéologie moderniste en déclin qui veut que l'embellissement des objets favorise une meilleure qualité de vie (Talon-Hugon, 2004 ; Welsch, 1997a). Du même coup, le design omet trop souvent d'investir les logiques territoriales, spatiales et symboliques de tels équipements aux détriments d'une stricte conception formelle et technique de l'objet-pylône (Zorgno, 1995 ; Bosoni, 2000).

Cette logique d'embellissement est non seulement présente en Amérique du Nord mais se remarque également en Europe à cette même période notamment chez Électricité de France (EDF)

qui introduit dès 1957 des considérations esthétiques (formelles) dans la conception de ces équipements (Sahores, 1993 ; Desjeux et Taponier, 2000). C'est d'ailleurs à cette période qu'un nouveau type d'équipement est utilisé pour ses qualités *esthétiques* : le pylône tubulaire monopode. En effet, dans les années 1950 et 1960, le développement de nouveaux équipements est rendu possible par l'utilisation des structures d'acier tubulaire. Elle se poursuivra dans les années 1970 par plusieurs tentatives d'amélioration des équipements qui sont généralement abandonnées pour des raisons techniques et économiques (Sahores, 1993). Il n'en demeure pas moins que le design constitue une pratique marginale au sein des promoteurs de transport d'électricité. Au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, l'implantation des lignes dans le territoire avait toujours été envisagée en termes d'optimisation des coûts et de la performance des équipements ce qui mena à l'adoption dès 1925 de la structure treillis comme standard en matière de pylône électrique, standard qui préside encore aujourd'hui, confirmant l'importance de son rôle d'objet industriel (Levy, 1997 ; Zorgno, 1995). La conception des lignes de transport s'est principalement développée sur un plan strictement d'ingénierie en visant d'abord l'économie et la légèreté de la structure, le poids de la celle-ci étant un facteur déterminant dans le coût de production. À partir de la seconde moitié du XX^e siècle, les préoccupations paysagères, associées à la visibilité de la ligne, vont ajouter à ces critères de conception, la réduction de la taille des équipements en créant des lignes les plus compacts possibles (Zorgno, 1995).

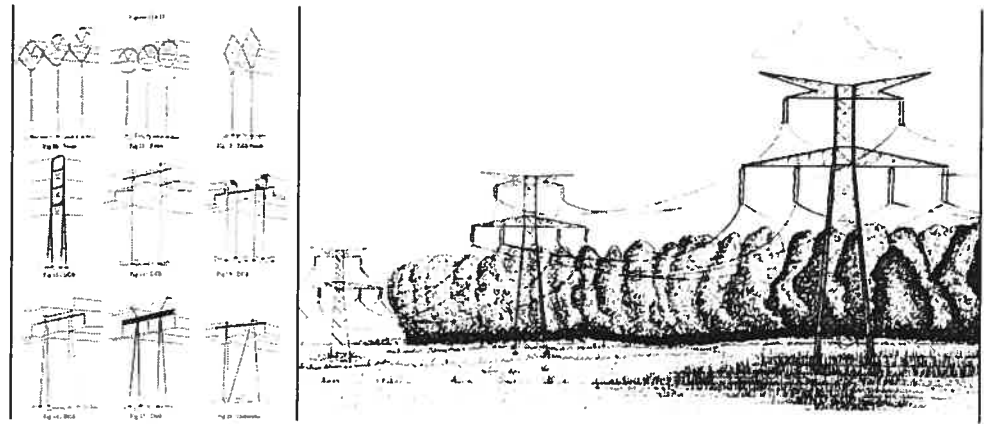


Figure 4_ Pylônes dessinés lors de la consultation de différents professionnels de l'esthétique industrielle en 1975, EDF. Source : Sahores, 1993 ; Pylône Beaubourg. Source : EDF, 1987.

1.1.3 Les méthodes d'évaluation des impacts : le concept de visibilité

Cette stratégie de réduction de la visibilité des équipements est tributaire des outils dont se sont dotés les promoteurs pour prendre en charge les différentes problématiques associées au passage des lignes (CIGRÉ, 1999). Avec l'arrivée des méthodes d'évaluation des impacts dans les années 1960-1970, différentes approches vont tenter de mesurer les multiples impacts des projets. Dans cette perspective, le paysage est une des composantes de l'environnement et ce sont généralement les impacts visuels qui le prennent en charge. Ils constituent la dimension la plus analysée parmi les méthodes d'évaluation du paysage et ce, encore aujourd'hui (CIGRÉ, 1999). L'impact visuel s'appuie sur la mesure *objective*, autant que possible, des conditions de visibilité de

l'équipement dans le territoire, mais aussi sur sa mesure *relative*. Cette notion de visibilité intervient directement par les concepts utilisés pour déterminer les impacts. Différentes variables associées aux dimensions visuelles du paysage sont employées dans plusieurs méthodes aux tournants des années 1980 : le concept de compatibilité visuelle (Perry et al., 1981) ou la mesure de la qualité visuelle par des critères de vivacité, d'intégrité et d'unité du paysage (Ady et al., 1979) ou encore l'étude comparative des caractéristiques visuelles du paysage et celles de la ligne par l'échelle de vision, l'échelle interne, la complexité et la lisibilité⁵ (EDF, 1987).

Au Québec, c'est avec la *Méthode d'évaluation environnementale* d'Hydro-Québec, dont le résultat est une révision de la méthode d'impact de 1985, qu'est introduite graduellement l'analyse des impacts visuels. Complétée en 1990, la Méthode revue et augmentée se base sur une approche qui analyse le territoire à partir d'une échelle macroscopique jusqu'au microscopique. Sa mise en application a été opérationnelle au début de 1991. Un seul projet, Lévis-Des Cantons, aurait à ce jour suivi tout le processus suggéré dans la *Méthode d'évaluation environnementale*, de sa phase de planification aux procédures de suivi. Assujettie à cette grande méthode, la méthode spécialisée du paysage développée en 1992 (Le Groupe Viau, 1992) permet d'appréhender avec une plus grande

⁵ Ces concepts réfèrent pour l'ensemble à la saisie visuelle et formelle du paysage. Les limites visuelles définissent l'échelle de vision : elle sera grande si le panorama est grand et inversement. L'échelle interne réfère à l'ensemble d'éléments qui composent le paysage et qui déterminent de sous-espaces plus ou moins vastes. Ainsi, l'échelle interne dépendra de la taille de ses sous-espaces. La complexité se traduit par la présence plus ou moins importante de composantes formant un paysage. Finalement, la lisibilité se mesure par l'impression d'organisation des éléments du paysage (EDF, 1987).

finesse la problématique paysagère. Elle considère d'ailleurs le paysage à la fois dans sa réalité perçue et vécue (Le Groupe Viau, 1992). Avec cette méthode, les impacts visuels définitifs d'un projet sont toutefois déterminés à partir de trois variables qui s'appuient essentiellement sur une mesure *relative* de la visibilité de l'équipement : résistance de l'unité de paysage, le degré d'intégration (absorption et insertion) et le degré de perception (Le Groupe Viau, 1992). EDF (1987) utilisait déjà des variables semblables pour mesurer l'impact sur le paysage à la fin des années 1980. Les études de visibilité vont par ailleurs se doter avec le temps de différents outils de simulation visuelle permettant d'évaluer avec précision les impacts visuels d'une ligne dans le territoire. En 1992, EDF se voit ainsi imposer par le Ministère de l'Environnement l'utilisation des techniques de simulations visuelles et des études d'intervisibilité géographique afin de mieux appréhender l'analyse des impacts visuels dans le paysage (Couderchet, 2004).

Avec ces différents outils et méthodes, les efforts d'acceptabilité sociale sur un plan paysager se verront confronter à deux stratégies distinctes d'aménagement. L'une est associée à la réduction de l'impact visuel par la réduction de la taille de l'équipement et par le positionnement approprié des pylônes sur le tracé de la ligne pour réduire leur visibilité. Les principes engendrés par ce type d'étude sont axés principalement sur des critères de localisation permettant de diminuer l'attention portée à l'équipement en évitant entre autres choses les percées visuelles, les points d'intérêts, le positionnement dans l'axe d'une rue. L'autre misera sur le pouvoir de séduction de l'objet par un effort d'embellissement de la structure. Cette mesure prévoit un choix approprié d'un

type d'équipement et la juxtaposition d'activités récréatives dans l'emprise⁶. Certaines exceptions sont toutefois observées au Québec, comme dans les cas de milieux urbains à forte sensibilité paysagère, qui favorisent plus systématiquement la sélection des équipements monopodes tubulaires, dits *visuellement améliorés*.

La stratégie d'amélioration esthétique trouvera un second souffle dans les années 1990-2000 dans plusieurs pays d'Europe. Des concours de design de pylônes à l'échelle internationale⁷ seront notamment lancés par EDF en France (1994), par ENEL (2000) en Italie et par ELTRA au Danemark (2001) dans l'espoir de remédier à la problématique paysagère. En Angleterre, six équipes de designers ont été mandatées en 1999 pour développer des silhouettes d'équipement qui ont fait l'objet d'un sondage public (National Grid, 2002). D'autres compagnies favoriseront l'embauche d'un designer comme en Finlande avec Antti Nurmiesmini, qui développera plusieurs types d'équipements dans les années 1990.

⁶ L'emprise est l'espace au sol réservée au passage de la ligne. Hydro-Québec la définit comme : « la surface des terrains servant au passage d'une ligne, d'une route, ou nécessaire à l'installation d'un poste, d'une centrale ou d'un bâtiment et comportant une servitude comme le droit de passage » (Hydro-Québec, 2006). Sa largeur variera en fonction de la tension.

⁷ Les références quant aux concours de design étant nombreuses, elles sont fournies en annexe de manière détaillée.

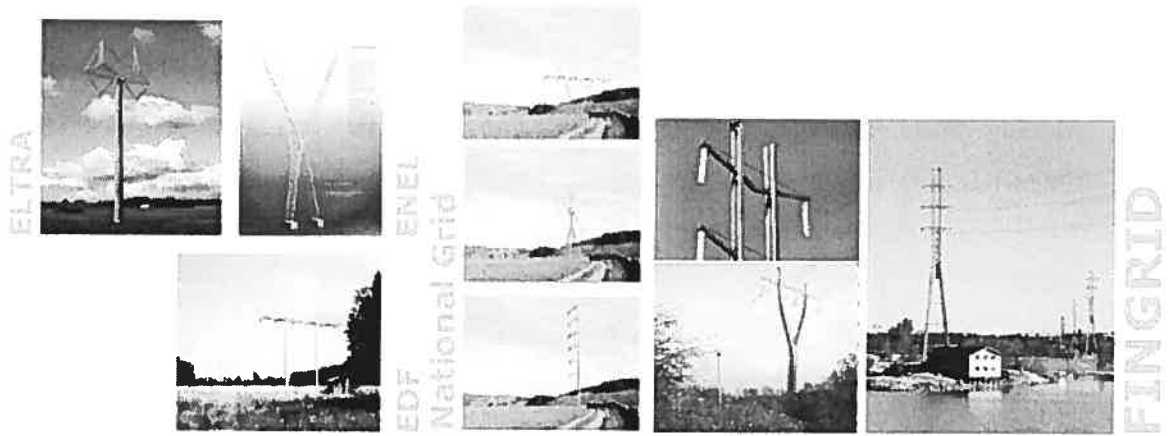


Figure 5_ Pylône de Erik Bystrup, lauréat du concours d'Eltra au Danemark ; pylône conçu par Ian Ritchie, lauréat du concours de EDF en 1994 ; pylône de Sir Norman Fosters lauréat du concours ENEL ; pylônes du National Grid ; Pylônes conçus par Antti Nurmiesmini, FINGRID.

Au Québec, ces nouvelles pratiques n'échapperont pas à l'attention de la division du transport d'électricité d'Hydro-Québec. La nécessité de varier le catalogue d'équipements est d'ailleurs de plus en plus revendiquée par les instances évaluatives des projets comme le BAPE⁸, mais elles sont plus souvent le fruit d'oppositions marquées en regard d'un projet en particulier.

⁸ À la suite du dépôt d'une étude d'impact sur un projet d'implantation d'une ligne de transport d'énergie, le public est appelé à se prononcer. Ce processus participatif est encadré par un organisme para-gouvernemental, le BAPE, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Une audience publique comprend deux phases : une phase d'information – présentation du projet par le maître d'ouvrage tout en répondant aux questions du public ou des commissaires et une phase d'avis – les citoyens viennent déposer des mémoires à titre individuel ou associatif.

1.1.4 Le contexte québécois⁹

Au Québec, les préoccupations d'ordre esthétique n'ont pas toujours été parmi les plus importantes. Le développement hydro-électrique a constitué longtemps un symbole du génie québécois ce qui a certainement contribué à favoriser une certaine fierté quant aux équipements électriques. Elles n'ont commencé à apparaître comme un enjeu significatif qu'à partir de la fin des années 1980, mais elles sont déjà soulignées au début de cette même décennie avec le projet de ligne La Vérendrye-Hertel (BAPE, 1980). Lors de ce projet, certains citoyens faisaient alors ressortir le caractère distinctif du paysage de villégiature de la région en instaurant une argumentation qui insiste de plus en plus sur les dimensions esthétiques du territoire. Mais c'est avec le projet de ligne Radisson-Nicolet-Des Cantons (BAPE, 1987 ; de Billy, 1999 ; Lyrette, 2003) que l'argumentation esthétique et paysagère prend le dessus et devient un enjeu majeur. Rappelons qu'Hydro-Québec projetait de passer une ligne aérienne au-dessus du fleuve. Les oppositions locales menées, ayant insisté fortement sur les retombées négatives du projet sur le caractère patrimonial et emblématique des berges du fleuve dans la portion Grondines-Lotbinière du tracé, ont obligé le promoteur à changer son projet et à retenir une traversée sous-fluviale beaucoup plus coûteuse et technologiquement à développer. Ici, pas questions d'amélioration esthétique de la ligne sans la faire

⁹ Dans cette section, la chercheure reprend en partie le texte d'un article qu'elle a publié et qui présentait sa problématique de recherche. Gagnon, C. 2005. « Paysage et esthétique des pylônes ». dans *Paysages en perspective*. Poullaouec-Gonidec, P., G. Domon et S. Paquette (dir.), Édition Les Presses de l'Université de Montréal, Série « Paysages », pp. 209-240.

disparaître tout simplement, l'intégrité de la traversée du fleuve, en tant que patrimoine à protéger, étant la principale façon de conserver ce paysage.



Figure 6_ La traversée du fleuve Saint-Laurent à la hauteur de l'arrondissement Lasalle de Montréal au Québec. Photos : Chaire en paysage et environnement, 2001.

Mais, cette opposition qui jouissait de préoccupations paysagères sur un plan emblématique, celui du fleuve, dépassait largement son caractère local. Il n'a toutefois pas permis de stigmatiser tout projet de lignes autour de la question paysagère mais a amorcé un débat qui est en voie de devenir récurrent dans l'implantation des lignes de transport d'énergie au Québec. Ce dernier s'exprime avec plus ou moins d'intensité, selon le contexte d'implantation et l'organisation et la mobilisation des oppositions locales. Néanmoins, il semble se manifester de plus en plus en dehors d'une dynamique locale, comme en témoigne généralement le discours public sur les lignes de transport d'énergie et les études de perception menées auprès de la population en général.

Au début des années 1990, dans la vallée verdoyante du Lac Williams, les considérations sur le paysage, de nature plus locale, n'ont pas permis de faire disparaître la portion de la ligne Des Cantons-Lévis (BAPE, 1993) à 735 kV contestée comme dans le cas de Grondines-Lotbinière. Néanmoins, compte tenu de la présence du Lac et de la topographie particulière de cette section de tracée, les pressions locales ont favorisé l'implantation d'une dizaine de pylônes portiques tubulaires nouvellement dessinés en remplacement du pylône traditionnel en treillis, dans le bassin de la vallée.

Fait à noter, le changement d'équipements a été suggéré par un opposant local qui connaissait l'existence de ce pylône. Le suivi environnemental sur le paysage, qui a été effectué suite à l'implantation de la ligne, a toutefois relevé que la présence de cinq pylônes tubulaires aurait été préférable pour « assurer une meilleure transition avec les pylônes rigides à treillis » et favoriser une meilleure intégration au paysage (Hydro-Québec, 2000 ; 31.).

- Bassin visuel de la vallée du lac Williams (11 km, 32 supports)
- Zone de transition optimale des deux types de supports (5 km, 15 supports)
- Zone d'implantation recommandée en avant-projet (4 km, 13 supports)
- Zone d'implantation réelle (3,12 km, 10 supports)

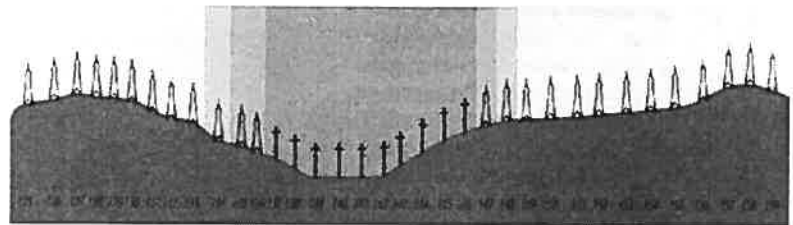


Figure 7_ Positionnement des pylônes tubulaires et des pylônes traditionnels à treillis dans la Vallée du Lac Williams, Ligne Des Cantons-Lévis. Source : Hydro-Québec (2000 ; 26).

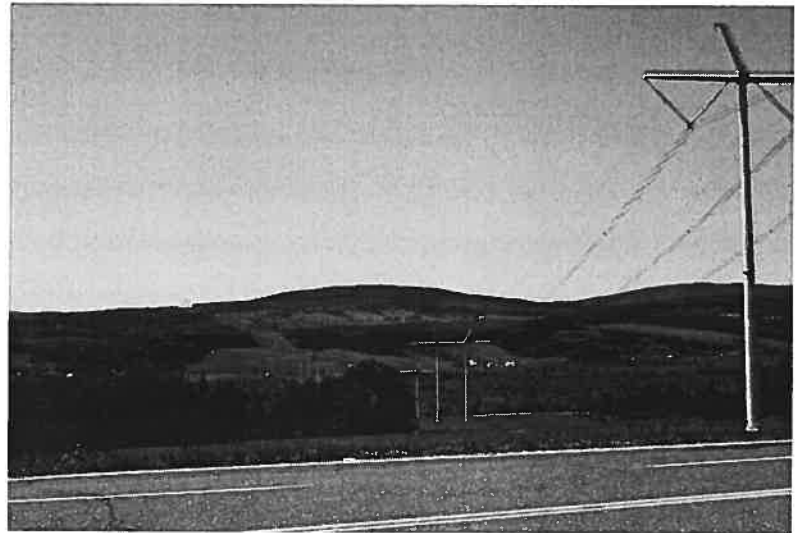


Figure 8_ Implantation de pylônes tubulaires dans la Vallée du Lac Williams, Ligne Des Cantons-Lévis. Photo : Chaire en paysage et environnement, 2001.

Dans ce cas, puisque les stratégies d'absorption dans les éléments du milieu végétal étaient quasi impossibles et l'enfouissement irréalisable, le design de pylône s'est avéré être une façon d'atténuer, dans une certaine mesure et aux dires des gestionnaires de projets, l'atteinte aux qualités paysagères du site. Pour certains, plus particulièrement les représentants locaux des instances

municipales sondés par Hydro-Québec, la présence des nouveaux équipements constitue une amélioration esthétique non négligeable en comparaison à l'équipement traditionnel treillis. Pour d'autres, la ligne instaure toujours une fracture importante dans la vallée peu importe le type d'équipement implanté. De même, il faut souligner que le design des équipements est ici utilisé parcimonieusement, de manière ponctuelle, non pas dans une considération du paysage dans son ensemble, mais comme stratégie de médiation sociale, c'est-à-dire comme monnaie d'échange à la présence de la ligne.

Les deux projets plus récents de ligne de transport d'énergie soumis à l'examen du BAPE au Québec ont continué de démontrer l'émergence de l'enjeu de paysage parmi les préoccupations citoyennes : le projet de ligne Grand-Brûlé-Vignan (BAPE, 2001) qui a été rejeté par le BAPE devant la nécessité contestée du projet et le Césaire-Hertel (BAPE, 2000) qui longe désormais l'autoroute 10 dans les Cantons-de-l'Est au Québec. À cet égard, le rapport du BAPE concernant ce projet soulignait alors l'importance que revêt pour la population la prise en compte du paysage en tant qu'il est dépositaire de valeurs identitaire, patrimoniale, touristique et qu'il participe à la qualité de vie (BAPE, 2000; 29). Parmi les impacts appréhendés d'un tel projet, les impacts visuels et plus globalement les impacts sur le paysage sont de loin considérés comme une préoccupation majeure des citoyens. Dans sa conclusion, le Bureau d'audiences va bien au-delà des recommandations sur le projet St-Césaire-Hertel en affirmant que les lignes à haute tension, par leur multiplicité dans le territoire québécois, sont un enjeu de société. Leur acceptabilité sociale ne dépend plus d'intérêts locaux, mais se base plus largement sur des questions de qualité du milieu de vie, de respect des personnes et de l'environnement humain. Par ailleurs, parmi les mesures proposées afin de favoriser l'acceptabilité sociale des projets, la commission suggère à Hydro-Québec de se pencher sur le design des pylônes en parallèle aux développements des technologies d'enfouissement des lignes.

Quant aux propos portant sur le design des équipements comme moyen d'atténuer l'impact du paysage, ils sont plutôt absents dans les mémoires. D'une part, il semble évident que le genre d'exercice associé aux audiences publiques s'appuie sur une logique de contestation qui insiste davantage sur la présence ou non de la ligne dans le territoire et non sur sa conception matérielle. C'est dire combien l'enjeu se situe en grande partie dans les questions territoriales et dépassent en

ce sens les questions strictes d'aménagement. D'autre part, le fait de laisser entrevoir la possibilité d'un changement d'équipement pourrait occulter la démarche contestataire à un tel point que l'argument du design devient en quelque sorte une façon d'accepter indirectement la présence de la ligne. On préfère le plus souvent ne pas suggérer une telle alternative.

Pourtant, lors de la réalisation de la ligne Hertel-Des Cantons, c'est précisément l'option d'un redesign des pylônes qui a été favorisée aux dépens d'une modification majeure du tracé ou d'une reconsidération de la nécessité de la ligne. Ainsi, face à l'enjeu appréhendé mais dans un souci d'économie de coûts, les ingénieurs d'Hydro-Québec ont conçu un nouveau pylône portique, cette fois dans le même esprit *industriel* du pylône traditionnel à treillis. L'option du pylône portique tubulaire tel que déployée dans le projet Des Cantons-Lévis aurait été envisageable mais, trop dispendieuse. Dans un souci ponctuel de réduire l'atteinte au paysage, quelques pylônes portiques tubulaires ont été disposés aux abords de la traversée de la rivière Richelieu, marquant du même coup une différenciation fonctionnelle et symbolique entre les pylônes treillis et tubulaires.

Ces différents projets illustrent ici les limites d'une interprétation de la problématique paysagère comme une composante environnementale qui se pose en termes de considérations esthétiques de design et de localisation des équipements. Cela traduit également une certaine conception de l'esthétique, étudiée uniquement dans sa manifestation visuelle et formelle. De manière plus générale, ces éléments d'interprétation occultent d'emblée la complexité du phénomène esthétique qui se manifeste par la dépréciation paysagère provoquée par les équipements et interrogent du coup la pertinence de cette interprétation à répondre adéquatement à la problématique paysagère. Cela implique sans aucun doute une sous-estimation de la dynamique territoriale et sociale qu'elle engendre.

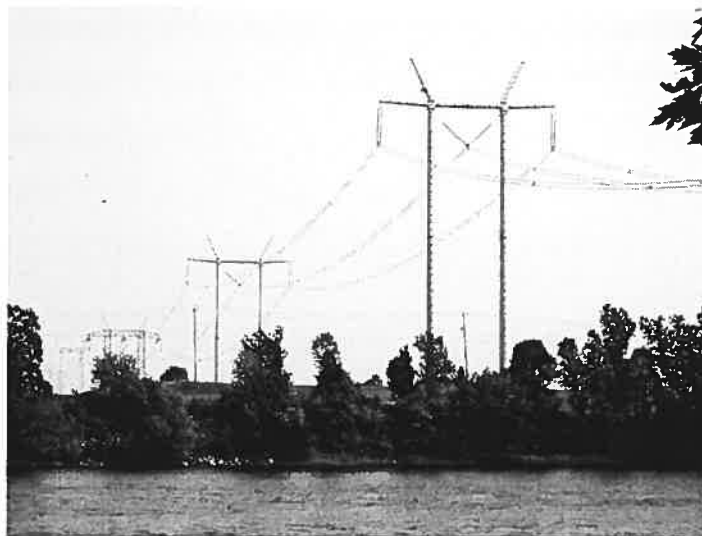


Figure 9_ Traversée de la rivière Richelieu : implantation ponctuelle de pylônes portiques tubulaires aux abords du cours d'eau. Photo : Hydro-Québec, 2004.

1.2 L'esthétique comme facteur d'acceptabilité sociale d'un projet de ligne de transport d'énergie

En dehors des études de préférences et de perception, peu d'études se sont penchées en profondeur sur la dynamique de réception esthétique des équipements dans le territoire. En outre, la plupart d'entre elles insistent davantage sur les facteurs d'acceptation ou d'opposition des projets dont l'esthétique figure comme facteur déterminant (Furby et al, 1988 ; IETTP, 1996 ; CIGRÉ, 1999). Ainsi, la majorité des recherches recensées ne traitent pas de manière spécifique la question de l'appréciation esthétique des lignes de transport d'énergie. La dimension esthétique est incluse dans des recherches à plus large portée. Ces recherches se penchent plus souvent sur la perception générale qu'ont les publics à l'égard des équipements (IETPP, 1996) à travers des études sur les riverains de ligne ou des études de perceptions générales.

Ce n'est que depuis très récemment que l'on s'intéresse à la perception des lignes de transport d'énergie et par conséquent que des enquêtes scientifiques ont été menées à ce sujet

(IETPP, 1996). Avant les années 1980, et plus précisément avant la seconde moitié des années 1980, peu d'études ont porté sur ces questions et celles effectuées demeurent largement descriptives plutôt qu'analytiques. Selon le *International Electric Transmission Perception Project*¹⁰ (IETPP, 1996), les études menées à cette époque demeurent variées en raison d'une diversité de modèles d'analyse. Dans l'ensemble, elles ont permis de dresser des portraits de l'attitude des gens à l'égard des lignes. Par ailleurs, l'analyse physico-spatiale des conditions d'implantation des lignes de transport est largement absente des études rendant ainsi difficile la compréhension des relations entre les caractéristiques du milieu-récepteur et les caractéristiques des équipements.

À partir de la seconde moitié des années 1980, quelques études substantielles ont été menées aux Etats-Unis, au Québec et en France s'appuyant sur des approches théoriques et instrumentales similaires. Ces études utilisent des méthodologies propres aux sciences sociales et en particulier à la psychologie environnementale. La plupart d'entre elles ont développé des méthodes d'enquête quantitative pour mesurer et identifier les facteurs d'influence des perceptions sociales envers les lignes de transport d'énergie et l'esthétique demeure un des principaux impacts déterminés. Le tableau ci-dessus reprend le contenu des principales études considérées dans la large recension des écrits du IETPP.

¹⁰ Afin d'alléger le texte, l'abréviation IETPP sera désormais utilisée pour référer au *International Electric Transmission Perception Project*.

Études	Approche théorique et méthodologique	Dimensions, concepts ou variables	Variables prédictibles	Objet de recherche
Champagne, 1984 basé sur Whyte, 1978	Psychologie environnementale	Quatre dimensions : Temps, proximité psycho-sociale des acteurs, proximité spatiale, processus psycho-social	Expérience	Choix et comportement
Furby et al., 1988	Historique Recension des écrits	Éléments déterminants : Changement à la propriété, esthétique, santé humaine et sentiment de sécurité, effets environnementaux, bénéfices économiques, effets d'équité, caractéristiques du processus, informations et connaissances sur le projet, significations symboliques.	Impacts d'une ligne Expérience face au processus d'implantation Caractéristiques des résidents	Acceptation ou opposition au projet
Ratiu, 1990	Psychologie environnementale	Emphase sur processus transactionnel (personne-environnement) : perceptions de la qualité de l'environnement, territorialité, appropriation de l'espace, valorisation sociale de l'espace.	Conditions du projet d'implantation	Plaintes et sentiment de satisfaction ou d'insatisfaction
Priestley et Evans, 1990 et Priestley, 1992	Enquête par échelle psychométrique	Variable médiatrice Variable modératrice	Caractéristiques de l'équipement (tubulaire / treillis) Relation à l'implantation Histoire de l'emplacement	Perceptions des impacts par les résidents
Entre les lignes, 1993	Enquête sociologique		Distance et visibilité Caractéristiques de l'équipement (tubulaire / treillis)	Attachement et satisfaction selon le lieu de résidence et les activités résidentielles

Tableau 1_ Recension des études sur la perception des lignes de transport effectuée par IETPP (traduction libre de IETPP, 1996, fig. 3.1 ; 116).

1.2.1 Les facteurs d'acceptation ou d'opposition d'un projet de ligne de transport

Le passage projeté d'une ligne polarise les préoccupations à l'endroit des équipements de transport d'énergie et c'est dans ce contexte particulier qu'elles s'expriment avec le plus de véhémence. À la suite d'une recension des écrits, Furby et al. (1988) relèvent plusieurs aspects qui peuvent être considérés comme facteurs déterminants dans l'acceptation ou la contestation d'un

projet au-delà des strictes considérations paysagères et esthétiques. Ils proposent à cet égard un cadre conceptuel illustrant les dynamiques conflictuelles associées à l'acceptation sociale des lignes de transport d'énergie depuis l'émergence de cette problématique dans les années 1960. Ce cadre est particulièrement utile pour établir de manière descriptive les éléments impliqués dans les attitudes à l'égard des lignes de transport d'énergie. Il est cependant moins concluant pour comprendre l'articulation de la problématique esthétique parmi les éléments proposés, de même, la notion d'esthétique de ce cadre conceptuel est largement associée aux seuls aspects visuels et formels de la ligne et limitée à la mesure de l'impact visuel sur le paysage. Néanmoins, ce modèle est particulièrement intéressant pour situer et décrire les préoccupations associées au passage d'une ligne de transport dans le territoire.

On retrouve dans le cadre conceptuel proposé par ces auteurs, une distinction entre les attitudes générales à l'égard des lignes de transport et les attitudes concernant plus spécifiquement le processus d'implantation et de construction de la ligne. Il est donc important de retenir que le processus du projet implique des attitudes propres à la dynamique qu'il engendre. Il contribue d'ailleurs largement à la logique de contestation. Toutefois, il ne faut pas sous-estimer les valeurs individuelles (IETPP, 1997) qui sont modulées à partir des expériences personnelles des lignes ainsi que les informations et connaissances possédées sur le sujet (Furby, 1988).

Certains éléments dont exposent les auteurs Furby et al., se caractérisent également comme des effets directs de la présence d'une ligne dans l'environnement (la dévaluation des propriétés, l'esthétique (impacts visuels), les effets sur la santé humaine et la sécurité, les effets environnementaux (bruits et effets biologiques) ou comme des enjeux de gestion et de management étant des aspects généralement plus politiques (les bénéfices économiques, les effets d'équité et les caractéristiques du processus du projet).

De façon générale, les facteurs déterminants les attitudes envers les lignes ont tendance à s'entremêler et certains d'entre eux demeurent transversaux aux aspects déjà énumérés : les significations et leur caractère symbolique, la somme d'informations et de connaissances qu'ont les personnes sur le sujet et la dynamique de conflit inhérente à ce genre de situation. Ainsi, la

dimension esthétique des lignes bien qu'elle soit appréhendée de manière sommaire dans l'étude de Furby et al., ne saurait être totalement autonome et est imbriquée parmi les autres aspects problématiques à l'égard d'un projet de ligne.

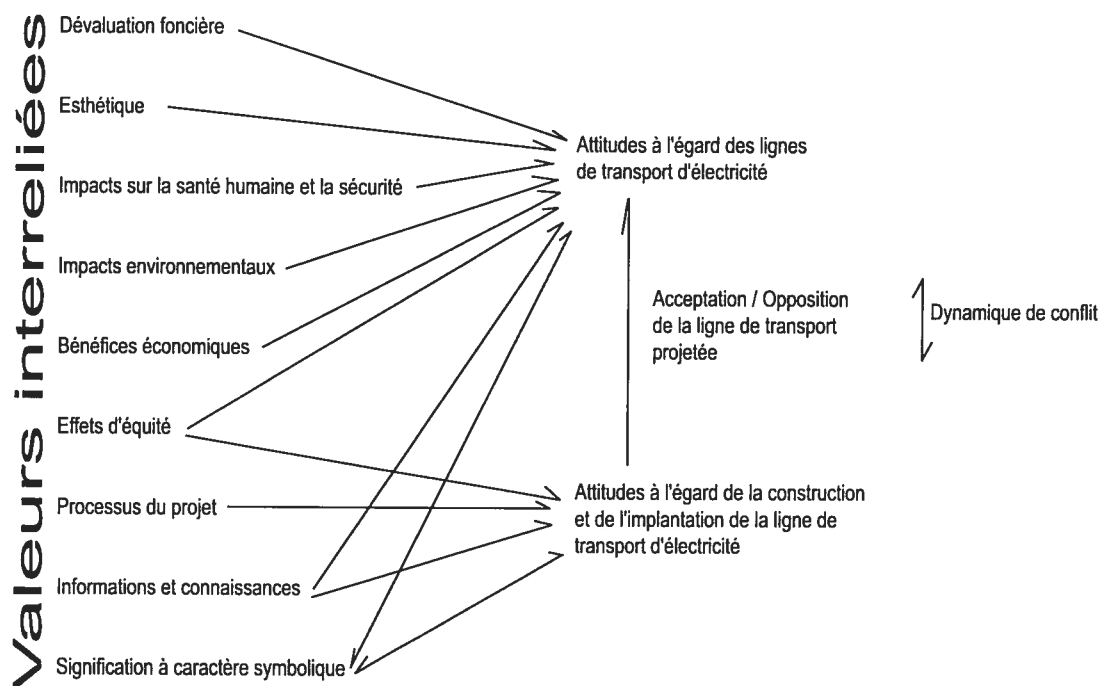


Figure 10_ Dynamiques d'opposition et d'acceptation des projets selon Furby et al. (1988).

Dans le même esprit de synthèse des études de perceptions des lignes de transport d'énergie, le IETPP a proposé plus récemment un cadre d'analyse qui dépasse le stade descriptif de celui développé par Furby et al. Dans un désir d'orienter les futurs projets de recherche sur le sujet, le IETPP dénombre non seulement les différents aspects des perceptions mais il les articule selon les perspectives des différents points de vue sur le projet de ligne et selon les particularités propres au développement de ceux-ci. Ils retiennent ainsi les trois phases d'implantation d'une ligne que sont la phase de pré-construction, la construction et la post-construction. De même, les auteurs considèrent que quatre points de vue différents doivent être pris en compte dans le développement d'un projet : le point de vue individuel, des communautés, de l'implantation et de la compagnie de services. La recension suggère ainsi un cadre particulier d'interprétation des perceptions entourant

les lignes de transport d'énergie et leur implantation selon ces quatre points de vue. Concernant l'appréciation esthétique, elle y intervient à différents moments, mais elle diffère dans la saisie qui tend à vouloir s'objectiver par des points de vue experts (implantation et compagnie de service) versus des points de vue plus subjectifs (individuel et communautaire).

D'autres cadres d'analyse sont aussi utilisés pour l'analyse de la problématique de contestation des lignes de transport. La dynamique d'opposition des projets de ligne est souvent livrée à une interprétation explicative en associant la problématique au phénomène *NIMBY* (*not in my back yard*) ou *PDMC* (*pas dans ma cour*) du fait que les opposants sont généralement des riverains des projets (Lyrette, 2003 ; 2004). Selon cette perspective, l'argumentation des citoyens est jugée de nature égoïste et personnelle et ne parvient pas à dépasser le caractère local de la contestation face à l'intérêt général du projet pour la société. L'argument esthétique est souvent évoqué et jugé faible et strictement personnel, voire égoïste par rapport aux autres types de discours argumentaires (économiques, environnementaux, etc.). D'ailleurs, il semble que les opposants aient souvent l'habitude de se rabattre sur des éléments plus objectifs pour défendre leur opposition aux projets en occultant plus ou moins les réelles sources de leur désaccord au projet essentiellement centrées sur la qualité de vie et la détérioration du paysage. En évoquant uniquement le phénomène *NIMBY*, les questions du paysage sont donc strictement abordées dans leur portée individuelle et personnelle. Néanmoins, Lyrette (2003), dans son mémoire de maîtrise, illustre bien que ce phénomène ne permet pas de discréditer totalement la démarche contestataire comme les promoteurs s'efforcent de le faire en la reléguant dans un protectionnisme égoïste. En effet, les caractéristiques du projet et de l'équipement ainsi que ceux associés aux opposants et aux milieux visés par l'implantation, jouent certainement un rôle dans la portée sociale de l'enjeu de paysage émanant du projet. Il constate, dans son analyse du cas de l'implantation de la ligne Grondines-Lotbinière que, sur la base d'arguments *esthétiques*, les préoccupations paysagères soulevées par les citoyens à propos du projet peuvent passer de localisées à nationales.

Dans ces contextes interprétatifs, la plupart des préoccupations exposées par les auteurs s'articulent en situation de projet et ne peuvent en l'occurrence se soustraire du contexte d'où elles émergent. À cet égard, le schéma de Furby et al. présenté précédemment illustre bien la dynamique

de contestation associée au projet : les aléas politiques du processus (du projet) peuvent à bien des égards polariser le débat. Dans la mesure où les lignes implantées affectent le territoire pendant très longtemps, il semble impérieux de dépasser les préoccupations circonstanciées du projet.

Néanmoins, au-delà de ces limites circonstanciées, les cadres conceptuels proposés permettent de mieux situer les différents paramètres qui entrent en jeu dans l'élaboration des perceptions sociales à l'égard des équipements de transport d'énergie. Ils suggèrent entre autres choses une interpénétration des différents facteurs dans la modulation des perceptions à l'endroit des projets de lignes. Ceci laisse surtout entendre que les préoccupations esthétiques se modulent à la rencontre des autres préoccupations et qu'il apparaît important de les considérer dans l'appréciation esthétique des équipements. Dans le cadre de cette thèse, la question de l'appréciation esthétique est ainsi saisie dans sa complexité et interpelle donc, à divers égards, tous les aspects sub-mentionnés parce qu'ils apparaissent pertinents à la compréhension du phénomène de dépréciation esthétique des équipements.

1.2.2 La mesure des impacts visuels

Les évaluations des impacts visuels et des impacts sur le paysage sont le plus souvent établies par des études d'experts déterminant la visibilité objective ou objectivable d'une ligne, des études de perceptions sur la mesure des effets de la ligne sur l'environnement immédiat des riverains de ligne ou encore par des enquêtes de préférences formelles envers différents types d'équipement. Elles s'ancrent dans un paradigme environnementaliste, bien qu'elles tentent de répondre à des préoccupations paysagères multiples qui dépassent ce cadre interprétatif. De plus, la plupart d'entre elles sont commandées par les entreprises d'électricité. Adoptant résolument une approche formelle et visuelle de l'esthétique, l'ensemble des écrits sur le sujet des impacts visuels se borne à considérer comme concept central la notion de visibilité (IETPP, 1996 ; CIGRÉ, 1999). Selon ces perspectives, les impacts visuels sont déterminés essentiellement par la distance et la portion visible de l'équipement bien que certaines approches considèrent également les dimensions symboliques du territoire par des approches paysagères qui se veulent plus sensibles en intégrant les questions des perceptions sociales (CIGRÉ, 1999 ; IETPP, 1996 ; Le Groupe Viau inc., 1992 ;

EDF, 1987). Toutefois, ces approches d'analyse paysagère comme celle adoptée par Hydro-Québec en 1992, sont plutôt critiquées comme en témoigne Gariépy (1999) par leur ambivalence à réellement prendre en charge la problématique paysagère dans son ensemble.

Même si les méthodes d'analyse du paysage prétendent à une prise en compte globale du paysage et affirment véhiculer une approche qui correspond à « l'examen du paysage concret, du paysage visible et du paysage symbolique » (Le Groupe Viau Inc. Et al., 1993 cité in Gariépy, 1999), elles relèvent exclusivement d'une logique d'intégration optimale au paysage, qu'il soit question d'absorption – l'objectif étant alors de limiter la comparaison de symboliques différentes, en agissant avant tout sur la visibilité d'un ouvrage, en cherchant à vrai dire à le camoufler – ou qu'il soit question d'insertion, notion qui renvoie à « la capacité du paysage à recevoir un nouvel équipement dans sa composition sans voir transformer son caractère particulier » (tiré de *Ibidem* :16). (Gariépy, 1999 ; 103).

Ainsi, les stratégies d'aménagement auxquelles elles renvoient, les principes d'intégration par insertion ou absorption, visent surtout à réduire la visibilité de la ligne et non pas en faire un élément participant au regard paysager sur le territoire. On constate ainsi que l'intégration des équipements dans le territoire sert généralement une logique de discrétion. Elle est la métaphore qui opère dans les évaluations *esthétiques* des promoteurs à l'endroit des équipements et de leur relation au paysage. Certains auteurs s'efforcent toutefois à renouveler le discours sur la visibilité en notant une différence entre la visibilité objective de la ligne et l'attention visuelle qu'on lui porte (IETPP, 1996). Ce dernier aspect de la perception visuelle est intéressant, particulièrement dans le cadre de la familiarité environnementale qui se développe avec le temps par les résidents. De même, il informe sur le fait de noter ou non la présence de l'équipement et de sa relative importance parmi d'autres éléments du paysage.

1.2.3 Les expériences riveraines des lignes de transport

Une grande majorité des études de perception plus approfondie concernent les expériences riveraines des lignes de transport et aux questions de proximité (Gariépy et al., 2005 ; IETPP, 1996 ; CIGRE, 1999 ; Priestley et Evans, 1996 ; *Entre les lignes*, 1993). Deux études de grande envergure

sur ce sujet demeurent incontournables et méritent qu'on s'y attarde en raison du nombre de personnes consultées¹¹.

Priestley et Evans (1996) ont effectué une étude sur la perception de riverains de lignes de transport qui ont vécu le remplacement des équipements en treillis par des équipements en tubulaire. Selon cette étude, plusieurs résidents considèrent la ligne comme un élément négatif de leur environnement immédiat. Les riverains sont préoccupés de manière relativement modérée des impacts sur leur santé et leur sécurité, la valeur des propriétés et l'esthétique. Plusieurs éléments viennent influencer les perceptions bien au-delà de la visibilité objective de la ligne. Entre autres choses, pratiquer des activités récréatives en emprise réduit l'impact visuel perçu de la ligne. Les résidents ayant été opposés au changement de la ligne ont conservé leur objection après la reconstruction malgré l'effort de design. L'étude démontre ainsi que l'expérience esthétique quotidienne des riverains diffère largement de celle envisagée par les experts, qu'elle se module bien au-delà de la visibilité objective de la ligne en étant influencée, par exemple, par le processus du projet plus que par la forme de l'objet et, en conséquence que les opinions au sujet de la ligne sont plutôt partagées quant à l'amélioration esthétique perçue. Les auteurs soulignent par ailleurs

¹¹ L'étude de Priestley et Evans (1996) a procédé à l'envoi de 455 questionnaires à des résidents vivant à près de 900 pieds d'une ligne à haute tension. Des 455 questionnaires envoyés, 266 questionnaires ont été analysés. L'étude de Entre les lignes (1992) propose un très vaste échantillon qui s'est construit à partir de 1735 entrevues téléphoniques préalables. L'étude se fonde sur 456 entrevues plus approfondies réparties selon le lieu d'habitation (zones agricoles, urbaines et de villégiature).

l'importance de la consultation auprès des citoyens afin de valider ou de réorienter les hypothèses des concepteurs d'équipements.

Une seule recherche d'envergure porte sur la population québécoise. Cette dernière, réalisée par Entre les lignes Inc. (1993), s'intéresse tout comme la recherche de Priestley and Evans, aux relations de proximité et donc aux riverains de ligne. Elle s'est penchée plus particulièrement sur la relation entre la distance de la résidence et la perception de la ligne. Leurs conclusions permettent de faire ressortir certains aspects de l'appréciation esthétique des lignes. En général, l'environnement de très grande proximité et le sentiment du chez soi prime sur le milieu plus large et les motivations associées au lieu de résidence sont surtout celles des qualités en propre de la résidence. Dans leur large enquête, tous les répondants pouvaient apercevoir une ligne de leur voisinage mais, elle n'a pas ou peu été considérée comme une nuisance marquante. Par ailleurs, les répondants au sondage téléphonique ne dénoncent pas spontanément la présence de la ligne comme source de dégradation du paysage (Richard et Roberge, 1995). D'ailleurs, l'analyse des chercheurs suppose que « la zone d'impact visuel d'une ligne est peu étendue ». Autre observation intéressante, il semble que les mesures d'intégration de la ligne n'influencent pas l'évaluation des impacts visuels de la ligne. « Autrement dit, voir beaucoup la ligne n'induit pas une évaluation plus négative que la voir peu » (Richard et Roberge, 1995 ; 12). De plus, les gens qui ne voient pas de lignes ont tendance à surestimer les impacts perçus de la part de ceux qui habitent à proximité. Les chercheurs soulignent à ce titre qu'il existe donc une différence entre « le discours social et l'expression d'une expérience » (Richard et Roberge, 1995 ; 13). Ainsi, la perception des impacts de la ligne sur l'environnement est fortement influencée par le discours social sur cette infrastructure. En d'autres mots, les convictions préalables, les attitudes et réactions façonnées par l'image publique des infrastructures – image construite par les médias – influencent fortement la perception des impacts des lignes. Toutefois, les effets de la ligne sur le milieu sont considérés comme peu importants ou neutre. L'effet le plus négatif est celui de la ligne sur l'esthétique du paysage. Le dégagement de l'emprise en milieu boisé est également assez largement décrié, mais son importance varie selon les zones d'études (Entre les lignes, 1993 ; 322). Malgré tout, les chercheurs concluent que l'effet sur le paysage est l'impact perçu comme le plus important.

1.2.4 Les analyses de préférences esthétiques envers différents types d'équipement

Sur le plan de l'appréciation esthétique des équipements, la majorité des études renvoie plus spécifiquement aux analyses de préférences. Ainsi, plusieurs sondages de préférences accompagnent les stratégies d'amélioration esthétique des équipements (Institut de sondages Lavalie, 2000; Desjeux et Taponier, 2000 ; Priestley et Evans, 1996 ; Entre les lignes, 1993 ; CIGRÉ, 1999 ; ITEPP, 1996 ; National Grid, 2002). Par exemple en France, on a surtout documenté l'appréciation esthétique des équipements de transport en présumant un lien entre l'amélioration esthétique des équipements et une meilleure acceptabilité sociale des lignes. Parmi les études recensées, on s'intéresse à la valeur esthétique envers différents types d'équipements à partir des échelles par différentiel sémantique (Quarante et al., ? ; Quarante, 1994), aux préférences entre des équipements standards et *architecturés* (Institut de Sondages Lavalie, 2000) et aux perceptions découlant d'une expérience d'implantation d'un équipement amélioré esthétiquement (Desjeux et Taponier, 2000).

On retient de ces études que les appréciations sont relativement variables bien qu'il est possible de noter une légère plus-value envers les équipements *architecturés*, du moins en Europe (Institut de sondages Lavalie, 2000; Desjeux et Taponier, 2000 ; Priestley et Evans, 1996 ; Entre les lignes, 1993 ; CIGRÉ, 1999 ; ITEPP, 1996 ; National Grid, 2002). Il n'y a pas de consensus au sujet d'un équipement en particulier mais certaines études notent une préférence plus marquée envers le pylône *tubulaire* de type *muguet*, forme se rapproche du poteau (Entre les lignes, 1993 ; Priestley et Evans, 1996 ; Quarante, 1994 ; National Grid, 2002). Plusieurs études tendent à démontrer que la sobriété et la simplicité dans la structure du pylône sont préférables et qu'une ligne de transport doit laisser la place au paysage en n'attirant pas l'attention (Findeli et al. 2005 ; Leclerc et al, 2000 ; IETPP, 1996 ; Quarante, 1994 ; Ferenc-Fodor, 2000). De façon générale, les lignes à haute tension ne sont pas considérées comme étant attrayantes tout en leur reconnaissant leur utilité publique (Institut de Sondages Lavalie, 2000 ; Desjeux et Taponier, 2000). Deux stratégies institutionnelles émanent également de l'examen de ces études : un parti-pris économique favorisant une implantation ponctuelle aux dépens d'une implantation sérielle et un parti-pris politique où le pylône

architecturé est considéré comme instrument de négociation avec la population (Desjeux et Taponier, 2000 ; Couderchet, 2004).

De plus, les études de préférences sont, soit trop localisées en interrogeant uniquement la relation riveraine des lignes de transport soit, trop générales, et perdent tout rapport à l'expérience réelle et vécue par les personnes. Dans les deux cas, la relation esthétique étudiée n'est souvent pas le reflet de l'expérience quotidienne des différents publics qui ont l'occasion, par les différentes activités associées au territoire, de se questionner sur la présence des lignes dans les milieux de vie. En outre, ces études sont le plus souvent financées directement par les compagnies d'électricité ce qui restreint dans une certaine mesure leur validité scientifique. Les limites que de telles études imposent sur l'interprétation du phénomène de dépréciation esthétique, outre le biais institutionnel et circonstanciel, sont d'une part associées à la méthodologie quantitative adoptée qui finit par réduire la portée de la problématique aux dimensions strictement visuelles et d'autre part par l'absence d'un cadre d'analyse approprié au concept d'esthétique. Dans ce sens, l'opérationnalisation du concept d'esthétique à des fins statistiques se borne à la mesure de préférences dont il est souvent difficile de comprendre leur articulation et surtout leur justification. Ainsi, plusieurs réserves surgissent lorsque la notion même d'esthétique réfère uniquement à la notion de préférence et donc au jugement de goût. En cela, cette réduction de sens renvoie strictement à une subjectivité extrême qui se base uniquement sur des valeurs simplistes dont l'argumentation ne dépasse pas le « j'aime ou je n'aime pas » sans explication ou compréhension du phénomène psychique auquel il se rattache pourtant (Souriau, 1990 ; Fredrickson et Anderson, 1999). En confondant *appréciation esthétique* et *jugement de préférence*, on assiste à une simplification abusive d'un phénomène humain complexe, à une occultation de la sensibilité propre à chaque expérience esthétique et à la présomption d'une possible homogénéisation de l'appréciation (Souriau, 1990). Ohta (2001) rappelle notamment que la tradition positiviste en évaluation paysagère a favorisé les enquêtes de préférence. Ces dernières tendent à déterminer les facteurs de la qualité paysagère par l'utilisation d'une quantification objective ou de jugements normatifs (Fenton, 1985 cité in Ohta, 2001 ; Zube et al, 1982 ; Kaplan et Kaplan, 1989). De plus, ces méthodes font fi de la subjectivité individuelle qu'Ohta considère comme fondamentale dans l'appréciation paysagère. Également, Fredrickson et Anderson, en se penchant

sur le sens accordé au lieu, souligne que cette tradition de recherche issue de la psychologie environnementale tend à se préoccuper uniquement des composantes visuelles et fonctionnelles des milieux. Ainsi, les études de préférences ont tendance à se centrer uniquement sur les aspects physiques et sur l'apparence des lieux et non pas sur les dimensions plus affectives qui nous lient à l'environnement (Fredrickson et Anderson, 1999). Cette perspective plus critique rejoint dans ce sens les conclusions de la recension du IETPP qui note la nécessité de se pencher en profondeur sur la problématique esthétique des lignes de transport d'énergie et les phénomènes qui l'interpellent. Ainsi, on y souligne que la problématique esthétique des lignes de transport dépasse largement la seule apparence des équipements et qu'elle se pose davantage en termes de valorisations, de préservation et de protection du paysage.

Dans l'ensemble de ces recherches, l'esthétique est donc abordée de manière très générale en tant que valeur générique ou en tant qu'énoncé de préférences paysagères ou de type d'équipements. Il s'agit néanmoins d'un impact perçu comme dominant qui s'exprime par la confirmation de la grande visibilité des lignes de transport d'énergie, leur manque d'attrait et leur incongruité avec le paysage naturel (IETPP, 1996 ; Furby et al., 1988 ; Levy, 1997 ; CIGRÉ, 1999). Par ailleurs, la visibilité qui semble être un argument dominant dans le discours sur le paysage se heurte à sa propre mise en pratique. Elle se voit confrontée aux propres limites imposées par la portée du sens accordé à la notion même de paysage qui tend à dépasser les dimensions matérielles et visuelles (Couderchet, 2004). En outre, une grande variation est observée dans la manière d'opérationnaliser la notion même d'esthétique. En conséquence, la plupart des études se contentent de souligner la dépréciation esthétique des équipements sur le paysage en confirmant quantitativement l'importance de l'enjeu de paysage par l'énoncé d'impacts visuels préoccupants ou *a fortiori*, à mesurer la pertinence de l'amélioration esthétique des lignes moins en regard de la problématique paysagère que de facteurs d'acceptation des projets.

1.3 Synthèse de la problématique esthétique : pour dépasser la logique d'embellissement¹²

Force est d'admettre que l'enjeu de paysage est central dans l'appréciation esthétique des équipements et elle peut être la source de modifications majeures à un projet de ligne. Dans plusieurs des exemples et recherches présentés, la question du paysage aboutit à une considération du design des pylônes comme stratégie d'acceptabilité sociale des lignes. Pourtant, les résultats des études menées à ce jour sur de telles expériences contextuelles au Québec, aux États-Unis et en France demeurent souvent mitigés à l'endroit du design des pylônes¹³ (Entre les lignes, 1993 ; Priestley et Evans, 1996 ; Desjeux et Taponier, 2000 ; Institut Laval, 2000). Il est d'ailleurs difficile de mesurer ici l'efficacité réelle du design des pylônes, l'enjeu de paysage étant souvent articulé

¹² Cette section de la problématique est fortement empruntée d'un article publié par la chercheuse et qui présentait la problématique de recherche à l'égard des enjeux de paysage. Gagnon, C. 2005. « Paysage et esthétique des pylônes ». dans *Paysages en perspective*. Poullaouec-Gonidec, P., G. Domon et S. Paquette (dir.), Édition Les Presses de l'Université de Montréal, Série « Paysages », pp. 209-240.

¹³ Il semble utile d'insister sur une différence quant aux différents projets associés aux lignes de transport. Le projet d'implantation implique les considérations générales quant à la ligne dans le territoire. Il va du tracé aux choix des équipements, aux préoccupations sociales engendrées, aux enjeux politiques et écologiques. Le projet de design est concerné par l'aménagement de la ligne qui peut être envisagé de manière globale et intégrant les différentes disciplines du design (architecture de paysage, architecture, design industriel, urbanisme). Il peut également référer à une discipline en particulier et impliquer uniquement l'aménagement des emprises ou la conception des équipements. Dans tous les cas, il est nécessaire de préciser ce qui est concerné par le projet, et plus spécifiquement par le design.

dans le cadre d'une ligne projetée. Seules des études post-projet permettraient d'en évaluer la portée.

La dynamique d'opposition associée à l'enjeu de paysage, du moins lorsqu'on le considère dans son déploiement à l'égard de la venue d'un projet, est souvent perçue comme une illustration du syndrome NIMBY (pas dans ma cour)¹⁴ parce que le caractère subjectif de l'argumentation esthétique et de la qualité de vie est considérée comme personnelle. Pourtant, la contestation de la ligne Grondines-Lotbinière au Québec et à l'instar des commissaires du BAPE lors du projet Hertel-Des Cantons, démontre que les questions paysagères, lorsqu'elles sont associées à la signification et à l'attachement que l'on porte au territoire, revendiquent de plus en plus une portée sociale et collective que les promoteurs continuent de sous-estimer. À cet égard, la traversée sous-fluviale négociée en raison de l'opposition collective vient ici consacrer le passage d'un enjeu de nature local en enjeu national. C'est peut-être ici que s'arrête le syndrome *pas dans ma cour* (NIMBY) : l'enjeu de paysage n'apparaît plus comme un enjeu personnel mais un enjeu majeur qui dépasse les retombées négatives sur l'environnement immédiat des riverains. Afin de pouvoir énoncer clairement l'objet de la recherche qui découle de la problématique, la synthèse qui suit s'attarde à soulever quelques questionnements au sujet de l'enjeu de paysage pour en révéler encore plus précisément sa nature : les types de préoccupations sociales qu'il engendre, le type d'expérience du paysage auquel il se rattache et les logiques d'intervention qui découlent des pratiques de sa prise en charge.

¹⁴ Voir à ce sujet l'argumentation basée sur le syndrome *pas dans ma cour* (NIMBY) développée par Étienne Lyrette dans son mémoire de maîtrise, « La dynamique sociale entourant l'implantation d'une infrastructure majeure : le cas du parc éolien Le Nordais », Lyrette, 2003.

1.3.1 Le paysage entre enjeu local et enjeu de société

De plus en plus, l'implantation d'une ligne de transport concerne la population en général, c'est-à-dire que sa portée devient un enjeu de société, un enjeu ne se limitant plus à l'impact local et régional. Montpetit et al. (2002) soulignent avec justesse que les projets de ligne de transport d'énergie ont contribué activement par le passé à une prise de conscience paysagère dans la population. Celle-ci a vu le jour « lors de cas retentissants qui ont été soumis à l'examen d'audiences publiques ou qui ont fait les manchettes¹⁵ » (Montpetit et al. 2002 ; 167). Il importe de relever que cet enjeu de paysage ne semble pas s'exprimer de la même manière d'un projet à un autre. Bien que la recension des écrits autour des projets de lignes démontre très clairement que la question de l'appréciation esthétique des équipements est intimement liée aux préoccupations paysagères lorsqu'on la saisit en situation quotidienne, force est d'admettre que ce phénomène complexe n'est appréhendée que sous le couvert de la notion d'impact. Dans ces recherches, l'esthétique est réduite à la seule notion de visibilité, en considérant la distance et la portion visible de l'équipement comme source d'impacts majeurs¹⁶.

¹⁵ Projet de ligne de transport électrique Radisson-Nicolet-Des Cantons qui devait traverser le fleuve Saint-Laurent, projet de ligne Duvernay-Anjou, reconstruction de la côte des Éboulements dans Charlevoix et, plus récemment, projet de ligne de transport Grand-Brûlé-Vignan en Outaouais.

¹⁶ Il est peut-être utile de rappeler que les méthodes d'évaluation environnementale insistent sur les pratiques d'aménagement qui visent notamment à réduire cette visibilité et qui sont associées aux principes d'aménagement par intégration : l'insertion ou l'absorption.

Ainsi, les impacts visuels et les impacts sur le paysage concernent uniquement la visibilité de l'équipement et font peu état du phénomène plus global de la perception esthétique, phénomène humain complexe à appréhender et qui implique de multiples dimensions.

1.3.2 L'enjeu de paysage concerne-t-il uniquement les riverains ?

La plupart des préoccupations visuelles s'expriment en regard des riverains de ligne de transport et non pas en regard des citoyens en général qui fréquentent, à un moment ou à un autre de leur vie ces équipements. Les questions qui sont sous-entendues ici à l'égard des études de perception des riverains de ligne sont nombreuses. L'expérience d'implantation, avec ses aléas politiques, économiques et techniques, peut jouer dans la perception des équipements de proximité tout autant que le fait de choisir délibérément d'habiter près d'une ligne. Dans ce sens, les perceptions des riverains de ligne, bien qu'elles soient essentielles dans la compréhension du phénomène d'appréciation esthétique, ne sont pas suffisantes. Les limites des études concernées par l'expérience riveraine renvoient plus globalement à la portée même de l'enjeu de paysage. L'implantation d'une nouvelle ligne concerne-t-elle uniquement les riverains ou implique-t-elle l'ensemble de la population ? Ces riverains, sont-ils des citoyens davantage préoccupés par les projets de lignes de transport ? Qu'arrive-t-il, par exemple, de l'implantation aux abords des autoroutes qui devrait affecter les usagers de la route autant que les propriétaires riverains ? Plus largement, quels sont les usagers de la route à considérer ? Ceux qui la fréquentent souvent ou ceux qui en font l'expérience occasionnellement, les *routiers* ou les touristes ?

1.3.3 Expérience esthétique du paysage : au-delà du visible

Somme toute, une définition beaucoup plus large de la dimension esthétique d'une ligne est à adopter afin de dépasser les limites actuelles des études d'impacts visuels. Ainsi, malgré un nombre important d'études et de méthodes, la dimension paysagère de l'équipement demeure peu explorée en soi, du moins dans ses aspects expérientiels. Elle est soit assujettie aux questions plus globales des perceptions des lignes, soit assimilée aux notions d'apparence et de composantes visuelles. Pour sa part, et bien qu'elle semble être la source des nombreuses préoccupations

paysagères dans le discours social, l'expérience esthétique du paysage générée par la présence d'une ligne de transport est peu étudiée de manière approfondie.

Les compagnies de transport d'énergie cherchent à réduire la portée de l'enjeu de paysage en tentant de le résoudre par deux stratégies visuelles basées sur une conception panoramique du paysage : celles du déni par le camouflage de la ligne ou celles de l'embellissement par le re-design des équipements. Dans le premier cas, on ignore la présence de la ligne comme élément structurant le territoire en posant des gestes d'aménagement qui visent à réduire la visibilité de la ligne. Dans le deuxième cas, elle entend montrer qu'un bel équipement devient un facteur essentiel à la préservation du paysage. Ces stratégies reposent sur la croyance qu'une amélioration esthétique du pylône induit une meilleure perception du paysage et donc une meilleure acceptabilité sociale des lignes. Pourtant, l'ensemble des études de perception démontre une plus-value minimale de la stratégie de design bien qu'elle permette de renforcer la notoriété publique du promoteur. À cet égard, on constate que la plupart des projets de design d'équipement aux Etats-Unis, en Europe et au Québec, deviennent une stratégie de médiation sociale pour répondre, mais surtout atténuer les préoccupations citoyennes. Comment ces stratégies d'amélioration esthétique peuvent conduire à une meilleure acceptation sociale des projets de ligne ? En d'autres mots, comment le design, considéré ici à la fois dans la pratique du design industriel et de l'architecture de paysage, peut-il participer à une prise en charge des préoccupations paysagères ?

1.3.3.1 D'une logique d'embellissement à une logique paysagère

Le design demeure à ce jour un outil déterminé par la présence des impacts visuels dans la compréhension de l'enjeu de paysage. Il devient ainsi non pas une mesure qui participe positivement à l'appréciation du paysage, mais relève davantage d'une stratégie ponctuelle de règlements de conflits. Pourtant, le design comme pratiques pluridisciplinaires, rendrait la possibilité, s'il intervenait en amont des projets, d'une prise en charge beaucoup plus globale de l'enjeu de paysage en interpellant des outils de compréhension sociale. Pensons aux différentes méthodes qualitatives qui font d'ailleurs désormais partie de la démarche de conception en design et qui permettent de mieux investir la relation des personnes aux objets et à l'espace, en laissant une large place à la parole et

aux points de vue des individus concernés par les projets (Rothstein, 2002 ; Julier, 2000 ; Frascara, 2002).

La logique d'embellissement¹⁷ qui hante désormais nos environnements quotidiens omet malheureusement d'investir la relation sensible à l'espace, en se penchant quasi uniquement sur les dimensions visuelles, plus près du modèle artistique que naturel. Si le paysage devenait non pas l'amalgame hétéroclite de belles infrastructures, à l'image d'un musée, mais trouvait plutôt résonance dans la signification profonde qu'on lui porte, ne saurait-on pas en mesure de lui porter une attention renouvelée ? Selon cette perspective, l'amélioration esthétique des équipements de transport par le design ne saurait se limiter à une tentative cosmétique de réparation du paysage, mais devrait devenir une manière de prendre en charge l'enjeu de paysage dans toute sa complexité, aux dépens parfois d'une non-intervention.

En questionnant les projets d'amélioration esthétique des pylônes, Zorgno (1995) rappelle qu'actuellement, la majorité des projets se limitent uniquement au design de la structure du pylône, évitant du même coup d'investir le projet de design d'une réflexion plus vaste sur l'implantation de la ligne dans le territoire. Et Bosoni (2000) d'en rajouter, en affirmant que les projets d'équipements concernent non seulement le design industriel mais interpelle le design comme pratique plus globale car le paysage est intimement interpellé dans ce genre de démarche. L'enjeu de paysage, pour être

¹⁷ Voir à ce sujet la réflexion sur l'esthétisation globale de la société actuelle développée par Wolfgang Welsch dans Welsch, W., *Undoing Aesthetics*, London, Sage Publications Ltd, 1997, p. 83-85. Certains éléments de son argumentaire seront repris dans le chapitre 2.

pleinement investi dans les projets de ligne de transport d'énergie, doit être considéré comme un enjeu social, certes, mais articulé dans des pratiques qui puissent vraiment en tenir compte dans son ensemble sans pour autant le limiter aux seuls aspects visuels. Cela signifie surtout qu'il faille revoir les démarches des projets pour mieux encadrer et faire valoir les points de vue des citoyens puisque l'enjeu de paysage émerge de leurs préoccupations à l'égard du territoire. D'ailleurs, cette position revendique un passage du paradigme environnemental à un paradigme du paysage pour l'étude des phénomènes s'y rattachant.

1.4 Objet de recherche

L'importance de l'enjeu de paysage qui s'exprime plus précisément par la dévaluation paysagère des lignes sur le territoire souligne avec force la nécessité d'interroger les modalités appréciatives esthétiques des personnes à l'égard des équipements. Les aspects de l'appréciation esthétique peuvent ainsi contribuer à interroger et renouveler les pratiques parce qu'ils informent non pas sur des préférences quantifiables mais sur le processus et la nature de la formulation des préférences (Ohta, 2001). La compréhension du processus appréciatif fournit ainsi des clés interprétatives qui permettent de saisir le phénomène esthétique dans sa complexité. Dans ce sens, les disciplines de l'aménagement et du design s'approprient depuis peu des méthodologies plus compréhensives qui visent à mieux cerner les problématiques et mieux appréhender la complexité des phénomènes pour lesquels ils sont réquisitionnés (Bisson, 2002 ; Ohta, 2001 ; Fredrickson et Anderson, 1999 ; Gustafson, 2001). En effet, avec l'apport des approches qualitatives issues des sciences humaines et sociales, les disciplines de l'aménagement et du design sont plus outillées pour revisiter les enjeux sociaux, en approfondir leur processus et surtout réinvestir le projet d'un éclairage ancré dans la réalité quotidienne des personnes (Ohta, 2001 ; Frascara, 2002 ; Laurel, 2003 ; Julier, 2000).

Ainsi, à partir du matériel recueilli lors d'une caractérisation de l'expérience directe aux lignes de transport, à partir d'une sélection de mémoires déposés au BAPE et d'entretiens compréhensifs, la recherche s'attarde à l'articulation du discours appréciatif *populaire* afin d'en déterminer les dimensions et les modalités d'expression pour une meilleure compréhension du phénomène de

dépréciation esthétique du paysage par les équipements de transport d'énergie, en tant que ligne, en tant que pylône et quincailleries techniques. Il s'agit de recueillir des informations qualitatives sur la manière d'apprécier les équipements et le territoire par les personnes interviewées à partir de documents ou d'observation directe, en vue d'accomplir une modélisation théorique de ce processus. L'objectif de la recherche est de dresser un portrait prenant la forme d'une palette interprétative permettant de saisir l'appréciation esthétique des équipements. Pour y arriver, la construction du modèle méthodologique de la recherche s'est appuyée fortement sur les méthodes et outils d'analyse de la théorisation ancrée. La recherche s'inscrit ainsi dans une démarche fortement itérative qui juxtapose simultanément le développement d'une réflexion théorique appropriée à la problématique au cheminement interprétatif.

Dans ce sens, la compréhension de ce phénomène s'appuie sur une reconsidération des théories esthétiques traditionnelles selon une perspective sociale et éthique telle qu'elle a été développée par les approches de l'esthétique environnementale, de l'esthétique du quotidien et l'esthétique féministe (Berleant, 1992, 1997 ; Berleant et Carlson, 1998 ; Saito, 2001 ; Korsmeyer, 2004a, 2004b). Cette perspective tend à valoriser l'expérience esthétique dans sa globalité humaine à la fois sensible, somatique, cognitive, perceptive, épistémique et historique (vécue, sentie, informée et imaginée) et se distingue ainsi d'une approche strictement formelle et visuelle. Le cas de l'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie permet en outre de démontrer la pertinence d'une approche renouvelée de l'esthétique se situant en dehors de la philosophie de l'art ou des courants de l'esthétique formaliste sur lesquels se fondent une grande partie des écrits théoriques de l'esthétique du XX^e siècle. Également, il offre la possibilité d'explorer en profondeur les dynamiques contextuelles, notamment celle du territoire et de l'environnement, qui opèrent lors d'une expérience esthétique et qui modulent par la suite l'appréciation. Dans ce sens, le phénomène esthétique associée aux lignes de transport d'énergie interpelle une multitude de dimensions occultées de l'esthétique traditionnelle et permet en ce sens d'en illustrer la pertinence à travers une modélisation cohérente du phénomène.

La proposition théorique tente ainsi de mettre en lumière les différents aspects des théories esthétiques qui sont pertinents à l'expérience et l'appréciation esthétique du paysage. C'est la

perspective paysagère attachée à la problématique des lignes de transport d'énergie qui oriente donc le cadre conceptuel de la recherche mais elle n'est cependant pas exclusive au regard porté sur les équipements. En effet, le paysage joue un rôle essentiel et discriminant dans la relation esthétique avec l'équipement de transport mais elle s'alimente également de l'appréciation en soi du pylône moins dans ses modalités expérientielles que symboliques, formelles, imaginaires, techniques, fonctionnelles et matérielles.

1.5 Postulat et questions de recherche

Cette recherche tente ainsi d'en aborder les modalités à travers l'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie. Elle s'appuie sur le postulat selon lequel la dimension esthétique des équipements joue un rôle fondamental dans l'acceptation des projets de ligne de transport d'énergie et qu'elle se module essentiellement à travers un enjeu de paysage. Dans ce sens, la thèse s'attarde à répondre à une grande question de recherche :

1. Est-ce que le phénomène esthétique associé à la présence des équipements de transport d'énergie dans le territoire dépasse les considérations formelles et visuelles des lignes, des pylônes et du paysage ? Si oui, comment y articule-t-on leur appréciation esthétique ?

Plus spécifiquement, cette grande question se rattache à des sous-questions dont les objectifs sont de préciser et d'orienter l'étude du phénomène esthétique. Ainsi, la recherche tente de mieux saisir les liens qui s'établissent entre la nature du phénomène d'appréciation esthétique en soi et l'expérience esthétique du paysage, des lignes de transport et des pylônes.

Les sous-questions se formulent comme suit :

- L'appréciation esthétique de l'équipement (la ligne de transport d'énergie et ses composantes et en particulier les pylônes) serait-elle fortement liée à l'appréciation que l'on se fait du paysage ? Si oui, comment se formule ce lien ?

- Plus précisément, existe-t-il un conflit de référents et de valeurs esthétiques entre l'appréciation esthétique des lignes de transport, des pylônes et du paysage ? Si oui, comment s'articulent ces conflits ?
- Est-ce que les informations connexes au projet, celles liées au processus du projet d'implantation et à la présence d'une ligne, interviennent dans l'appréciation ? Si oui, comment s'expriment-elles dans le processus appréciatif ?

Cette thèse contribuera non seulement à une interprétation en profondeur de la problématique esthétique des lignes de transport d'énergie mais participera également à un renouvellement théorique et méthodologique des approches d'analyse esthétique adaptées aux projets d'aménagement et de design.

1.6 Positionnement épistémologique et méthodologique : paradigme de recherche constructiviste et posture compréhensive dans la saisie de l'expérience d'autrui

Le concept d'expérience renvoie actuellement à un réel engouement scientifique qui trouve écho en Occident dans l'intérêt grandissant que l'on démontre à l'égard de l'individu (Bisson, 2002, Bisson et Gagnon, 2005). Bien que le concept d'expérience soit considéré comme un concept fondamental dans plusieurs sphères disciplinaires et d'activités, la thèse reprend la posture développée par l'anthropologie psychologique instaurée par Turner (Turner et Bruner, 1986). Ce courant de l'anthropologie s'est largement penché sur la notion d'expérience en insistant sur son caractère personnel, subjectif et temporel. Turner inscrira sa compréhension de l'expérience dans la tradition de l'herméneutique de Dilthey et du pragmatisme de Dewey. On peut également y voir un rapprochement de l'idée du cercle herméneutique de Heidegger et Gadamer. Selon ces perspectives, l'expérience se situe toujours à la jonction du continuum passé-futur caractérisant ainsi l'expérience comme étant éphémère et en continuel renouvellement. Aussi, l'idée même

d'expérience renvoie à la personne et ne peut être comprise sans le concept allemand *Erlebnis*, qui évoque le caractère vécu de l'expérience (Turner, 1986).

Plus près du design, Sanders (2001) donne une définition similaire de l'expérience en la plaçant à la rencontre de la mémoire et de l'imagination. Ce caractère très personnel de l'expérience rend difficile son appréhension scientifique. Par ailleurs, cette approche, centrée sur l'expérience, est très récente en design. Elle s'appuie en outre sur différents mouvements contemporains qui puisent dans l'anthropologie psychologique et l'anthropologie phénoménologique (Bisson, 2002; 2006; Bisson et Gagnon, 2005). Concernant la saisie de l'expérience, les tenants du courant de l'anthropologie psychologique exposeront d'emblée ses limites : c'est à travers l'expression qui se traduit dans le langage ou dans une forme matérielle donnée au chercheur que l'on peut essayer de comprendre l'expérience sans totalement y parvenir. Par conséquent, la compréhension de l'expérience d'autrui est plutôt un processus de double interprétation, celle du chercheur sur l'expérience d'autrui mais aussi celle de la personne qui ne peut témoigner que par évocation de son expérience. Ainsi, pour une personne, le seul fait de s'arrêter sur son expérience vécue implique déjà une conscience de soi qui instaure une forme de réflexivité. Cela signifie que *vivre une expérience* se traduit par une certaine forme de réflexion sur ses actions et ses sentiments.

Sur un plan conceptuel, la notion d'appréciation esthétique telle que développée dans cette thèse découle d'une expérience esthétique, ces deux notions étant indissociables. L'expérience étant difficilement appréhendable de par sa nature immédiate et éphémère, elle ne peut faire l'objet d'une analyse qu'à travers l'expression langagière qu'en donnent les personnes par leur appréciation des lignes de transport d'énergie. Dans la thèse, l'appréciation esthétique sera plus longuement discutée par un retour sur les théories esthétiques dont l'objet central de la réflexion est la notion d'expérience esthétique. Se situant dans l'enthousiasme actuel pour le concept d'expérience, la thèse puise cependant ses références dans les théories esthétiques bien que ce concept s'ancre dans plusieurs traditions scientifiques et philosophiques. En design, par exemple, la notion d'expérience est utilisée pour appréhender l'interface entre les objets et l'individu, sans pour autant référer au corpus de l'esthétique. Elle réfère entre autres choses au courant de la psychologie cognitive. En paysage, la réflexion sur l'expérience interpellent davantage les théories esthétiques, le concept même de

paysage dérivant des théories esthétiques (Lothian, 1999 ; Nohl, 2001). Par ailleurs, le paysage est souvent le sujet d'une narration qui en fait son existence, d'où l'importance accordée à l'expression langagière dans sa saisie.

1.6.1 Posture épistémologique

La saisie de l'expérience implique, sur un plan épistémologique, que la réalité étudiée soit considérée en tant que construction mutuelle qui s'établit entre le chercheur et les personnes qu'il cherche à comprendre. Sur un plan paradigmatique, la recherche ne peut que s'enraciner d'une approche qui considère le monde comme une construction de la pensée. Ainsi, la recherche s'inscrit dans le paradigme constructiviste bien que la nature des recherches et leur complexité rendent parfois difficile de circonscrire aisément leur contour comme en témoigne Miles et Huberman (2003). Denzin et Lincoln (1998) définissent un paradigme comme un ensemble de croyances qui guide l'action suivant des principes ou objectifs fondamentaux. Les trois éléments essentiels d'un paradigme se situent sur un plan épistémologique (comment on connaît le monde ?), sur un plan ontologique (quelle est la nature de la réalité ?) et sur un plan méthodologique (comment obtenir le savoir ?). Selon eux, le paradigme constructiviste se caractérise par : une ontologie relativiste (il existe plusieurs réalités), une épistémologie subjectiviste (le savant et le sujet construisent la compréhension), une méthodologie naturaliste (la recherche s'effectue dans le monde *naturel*). Il y a par conséquent une exigence de s'ancrer dans une réalité empirique. Généralement, les résultats s'appuient sur des critères de scientificité qui ont été énoncés par la théorie ancrée de Strauss et Corbin (1998) : crédibilité, transmissibilité (*transferability*), dépendance et confirmabilité. Guba et Lincoln (1998) présentent quant à eux le constructivisme en tant qu'ontologie relativiste, épistémologie transactionnelle et méthodologie herméneutique et dialectique. Selon ce point de vue, l'objectif d'une recherche constructiviste est la production d'une compréhension reconstruite suivant des critères de fidélité (*trustworthiness*) et d'authenticité (*authenticity*), l'objectivité de la recherche étant associée à la qualité des données plus qu'à leur quantité (Laperrière, 1997).

Ce courant épistémologique se développe généralement dans des recherches qualitatives qui revendiquent une posture compréhensive face à la réalité observée, toute recherche qualitative

se présentant par ailleurs sous une perspective interprétative (Denzin et Lincoln, 1998). La plupart des recherches qualitatives remettent ainsi en cause les fondements du positivisme scientifique. Ils questionnent l'existence d'une réalité objective qu'il serait possible de segmenter en parties discernables et discrètes. Plus encore, elles soulignent l'impossibilité d'une observation distanciée des phénomènes à l'étude, l'observateur étant toujours impliqué d'une quelconque manière dans son objet d'étude de la même façon que l'objet d'étude doit toujours être replacé dans son contexte spatial et temporel. En outre, la recherche de causalité linéaire et de neutralité est critiquée puisqu'elle ne peut se soustraire des valeurs qu'elle sous-tend (Laperrière, 1997).

Selon Paillé et Mucchielli (2003), la recherche qualitative se situe entre autres choses dans la perspective de l'approche compréhensive. Cette posture insiste sur la possibilité d'intercompréhension humaine par l'éventualité qu'a tout être d'entrer en contact avec le vécu et le ressenti d'un autre que soi-même (Paillé et Mucchielli, 2003 ; 13). L'approche compréhensive suppose aussi une nette distinction entre les faits humains et les faits des sciences naturelles et physiques. En effet, Paillé et Mucchielli soulignent que tout fait humain est véhiculée par des significations que les personnes portent à son endroit et qu'il participe toujours d'une « situation inter-humaine » (Paillé et Mucchielli, 2003 ; 13). Dans ce type de recherche, la démarche se construit ainsi progressivement, suivant des étapes analytiques successives pour parvenir à une interprétation du phénomène que l'on désigne par *interprétation en compréhension*.

La recherche qualitative est présente dans l'univers scientifique depuis très longtemps. Elle s'est constituée à partir de disciplines fondatrices que Paillé (Paillé *in* Mucchielli, 1996) considère

comme étant la sociologie compréhensive de Weber, les sciences de l'homme de Dilthey et la phénoménologie de Husserl. Elle s'est particulièrement développée en anthropologie sociale et culturelle anglo-saxonne, et en ethnologie française, étant utilisée comme méthodologie principale (Paillé *in* Mucchielli, 1996). La diffusion des approches qualitatives en recherche s'est progressivement effectuée à partir des années 1970 pour connaître la faveur qu'elle a acquise au fil des années 1990 (Deslauriers, 1999 ; Pires, 1997, Paillé *in* Mucchielli, 1996) comme en témoigne la grande profusion de publications y étant consacrées¹⁸. L'ouvrage quasi encyclopédique de Denzin et Lincoln (2000) est remarquable à cet égard. Par ailleurs, on assiste depuis plusieurs années à un engouement envers la recherche qualitative dans plusieurs disciplines, en particulier celles que l'on considère comme sciences de l'action. Les disciplines fondées sur une connaissance pratique plus que théorique comme les soins infirmiers, l'éducation, la gestion, l'ingénierie et l'aménagement profitent donc de nouveaux outils pour sonder en profondeur les clientèles auxquelles est destinée leur pratique. Paillé (Paillé *in* Mucchielli, 1996 ; 196) définit la recherche qualitative comme :

(...) toute recherche empirique en sciences humaines et sociales répondant aux cinq caractéristiques suivantes : 1) la recherche est conçue en grande partie dans une optique compréhensive, 2) elle aborde son objet d'étude de manière ouverte et assez large, 3) elle inclut une cueillette de données effectuée au moyen de méthodes qualitatives, c'est-à-dire des méthodes n'impliquant, à la saisie, aucune quantification, voire aucun traitement, ce qui est le cas entre autres, de l'interview, de l'observation libre et de collecte de documents, 4) elle donne lieu à une analyse qualitative des données où les mots sont analysés directement par

¹⁸ Du nombre, on retient les travaux de Creswell (1998, 2002), Huberman et Miles (1994), Strauss et Corbin (1990, 1998), Denzin et Lincoln (1994, 1998, 2000).

l'entremise d'autres mots, sans qu'il y ait passage par opération numérique, et 5) elle débouche sur un récit ou une théorie (et non sur une démonstration).

1.6.2 Positionnement méthodologique

Les stratégies méthodologiques qui sont envisagées pour notre recherche se situent parmi celles qui sont actuellement utilisées en recherche qualitative et s'inscrivent dans la lignée de la théorisation ancrée plus particulièrement sur un plan analytique. La démarche d'ensemble emprunte beaucoup à la perspective renouvelée de Paillé et Mucchielli (2003) qui se livrent à une réactualisation de l'analyse qualitative dans son ensemble préférant utiliser le terme générique d'analyse qualitative. Un exposé sommaire de la démarche par théorisation ancrée est néanmoins présenté afin de faire comprendre la posture générale de recherche empruntée.

1.6.2.1 Une perspective par théorisation ancrée

La démarche par théorisation ancrée dérive de la *Grounded Theory* introduite par Glaser et Strauss en 1967 et étayée dans leur ouvrage fondateur *The Discovery of Grounded Theory*. Cette approche méthodologique a beaucoup servi au développement des approches qualitatives en recherche (Charmaz, 2000). Elle a permis de revendiquer un statut *scientifique* autonome à la recherche qualitative en la distinguant de la recherche quantitative et en énonçant des modes de validation propres à une démarche ouverte d'investigation du réel.

La théorie ancrée s'est établie à partir des précédents déjà élaborés par la sociologie américaine depuis l'École de Chicago (Laperrière, 1997 ; Charmaz, 2000). Elle s'apparente notamment aux approches par induction analytique et à l'interactionnisme symbolique (Laperrière, 1997). Elle trouve ainsi sa source dans la philosophie phénoménologique et dans le pragmatisme américain (Laperrière, 1997). De la phénoménologie, Glaser et Strauss retiennent la mise entre parenthèses des connaissances préexistantes sur un phénomène. La démarche de Glaser et Strauss a été salutaire parce qu'elle a permis de réviser la division arbitraire entre théorie et recherche. Elle a statué le fait *scientifique* et rigoureux de la recherche qualitative par rapport à la recherche quantitative. Elle a systématisé une démarche qui a longtemps été perçue comme

arbitraire et peu rigoureuse. Elle a contribué à l'instauration d'un processus itératif entre le moment de la collecte et de l'analyse des données et a propulsé la recherche qualitative en dehors de ses visées traditionnellement descriptives en cherchant la construction d'une théorie (Charmaz, 2000).

En ce sens, la théorisation ancrée se distingue de l'ethnographie descriptive, au sens classique¹⁹, même si elle partage avec cette dernière d'être enracinée dans la réalité empirique, parce qu'elle vise l'élaboration d'une théorie sur le phénomène social observé et non pas une description (Laperrière, 1997). « La théorisation ancrée se donne pour objet la construction de théories empiriquement fondées à partir de phénomènes sociaux à propos desquels peu d'analyses ont été articulées » (Laperrière, 1997; 310). Les stratégies de recherche qui émanent de la démarche de théorie ancrée sont déterminées par le choix de l'objet de recherche autant que par les techniques de collecte des données et d'analyse. « Grounded theory is an iterative process by which the analyst becomes more and more *grounded* [entre guillemets dans le texte] in the data and develops increasingly richer concepts and models of how the phenomenon being studied really works. To do this, the grounded theorist collects verbatim transcripts of interviews and reads through a small sample of text (usually line by line » (Ryan et Bernard, 2000 ; 783).

Selon Charmaz (2000), les stratégies de recherche de la théorie ancrée comprennent généralement la simultanéité de la collecte et de l'analyse, un processus de codage des données en

¹⁹ Quelques nuances s'imposent dans la description que Laperrière donne à l'ethnologie descriptive. Elle réfère largement à l'ethnographie dans son sens le plus strict et ne témoigne pas de la richesse et du développement de son utilisation actuelle en anthropologie.

deux temps (identification de thèmes généraux précédant la catégorisation), une méthode de comparaison constante en cours d'analyse, l'écriture de mémos servant à l'élaboration théorique, un échantillonnage assujetti aux objectifs théoriques et non à l'exhaustivité empirique et l'intégration de tous les éléments du phénomène étudié au modèle théorique émergent dans le processus d'analyse.

Dans ce sens, bien que la thèse reprenne une structuration classique, il ne faut pas sous-estimer la rétroaction récurrente que la chercheuse a dû effectuer en regard de la réflexion théorique et de la réflexion interprétative, les deux processus étant fortement interreliés. L'esthétique étant un domaine particulièrement complexe et puisant dans une longue tradition philosophique, l'apport de la thèse se situe également dans le positionnement théorique. Par conséquent, la réflexion théorique exposée dans cette thèse constitue une certaine forme d'interprétation préliminaire du phénomène à l'étude, développée en parallèle et en rétroaction avec les données d'analyse. La partie théorique ne saurait, dans ces circonstances, être considérée comme cadre théorique *a priori* mais comme partie prenante d'un processus d'interprétation continue. Paillé et Mucchielli (2003) introduisent dans ce sens la notion d'équation intellectuelle qui se détache de l'entendement traditionnel de la notion de *cadre théorique*. Une équation intellectuelle implique donc l'adoption par le chercheur d'un univers interprétatif. Ce dernier se traduira par des éléments d'ordre interprétatif et théorique particuliers qui laisseront suffisamment de liberté au chercheur pour construire des positions paradigmatiques en relation à sa problématique d'étude (Paillé et Mucchielli, 2003). De même, faut-il également souligner que par souci de concision, toutes les étapes de l'analyse ne sont pas exposées dans les chapitres de données (chapitres quatre (4), cinq (5) et six (6)) et ne peuvent en l'occurrence exposer fidèlement le processus interprétatif. Les va-et-vient entre les aspects d'ordre théorique et empirique ne sont donc pas totalement présentés car ils sont difficilement transposables dans une structure rhétorique linéaire. De plus, le découpage précis des unités de sens qui a servi à la catégorisation des données n'est pas décrit en détail précisément pour alléger la lecture, mais surtout parce qu'il n'a pas été jugé essentiel à la compréhension de l'interprétation. L'emphase de ces chapitres a donc été mise sur l'exposé de catégories plus interprétatives qui sont néanmoins liées à des extraits d'entretien ou des documents visuels qui justifient leur pertinence.

1.6.3 Implication de la chercheure

Parallèlement au projet doctoral, la chercheure a été impliquée dans deux projets de recherche de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal portant sur les questions de design des équipements de transport en regard de la problématique paysagère. Ces études sur le design ont été mandatées par la division TransÉnergie d'Hydro-Québec (Findeli et al, 2005 ; Leclerc et al, 2000)²⁰. La thèse a été entreprise dans ce contexte. Cela a instauré d'emblée une démarche réflexive qui s'est amorcée dès l'exploration de la problématique et qui a permis de mieux saisir la pertinence des stratégies aménagistes de prise en charge des préoccupations paysagères.

C'est donc par une situation de recherche privilégiée que l'intérêt pour le questionnement doctoral s'est progressivement constitué. Le projet de recherche ne saurait donc être totalement exclu de cette double démarche de recherche qui a primé tout au long du développement de la thèse de doctorat. Conséquemment, l'interprétation du phénomène s'est construite dans un contexte

²⁰ À titre d'information et d'équité, les équipes de recherche étaient constituées de Alain Findeli, Caroline Gagnon, Jean-François Allie, Philippe Lemay, Marie-Pierre Bossé, Philippe Gauthier, Philippe Poullaouec-Gonidec, Michel Gariépy et Albert Leclerc pour la recherche *Inscription spatiale des équipements de transport d'énergie : révision des critères de design* et de Albert Leclerc, Philippe Poullaouec-Gonidec, Michel Gariépy, Caroline Gagnon, Kim Desjardins et Christiane Montpetit pour la recherche *Accompagnement d'expertise en design industriel : Orientations pour l'étude de conception de pylônes esthétiques à encombrement réduit (735 kV)*. Hélène Letourneau et Lise Allard de la division TransÉnergie d'Hydro-Québec ont encadré les recherches.

d'interaction mutuelle avec les partenaires, chercheurs et étudiants associés à la recherche de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal.

La position de la chercheure émanant de ce contexte particulier de recherche pourrait en l'occurrence paraître délicate. Pourtant, cette situation a permis de revendiquer une compréhension complexe du phénomène étudié, éclairé qu'il a été par les discussions auprès des acteurs de premier plan dans la gestion environnementale des projets de ligne de transport d'énergie, ingénieurs et gestionnaires en environnement d'Hydro-Québec. La perspective développée à partir des données d'enquête s'est aussi enrichie du contact avec les partenaires et chercheurs sur le sujet ce qui a permis de mieux situer et cadrer les questionnements théoriques et empiriques qui se sont développés au cours de la recherche doctorale. S'il semblait essentiel de présenter d'abord ce contexte de travail et de réflexion, c'est qu'il a constamment fait évoluer la perspective de recherche, un peu à la manière d'une recherche-action, plus souvent de manière réactive, mais néanmoins présent dans le questionnement de recherche. C'est donc en regard de cette fonction double, où la chercheure a collaboré activement à l'élaboration d'une recherche appliquée à la Chaire en paysage et environnement, que les termes et les orientations de la présente recherche doctorale se sont consolidés.

L'implication se situe également dans le partage des données entre les deux recherches. L'enquête de terrain et l'enquête qualitative qui sont exposées dans le cadre de cette thèse ont alimenté une partie de la réflexion de la recherche de la Chaire en paysage et environnement, plus particulièrement sur un plan descriptif. Cependant, les deux recherches ne partagent pas le même cadre théorique, ni le même cadre méthodologique et diffèrent par leur portée et résultats escomptés. En outre, la recherche de la Chaire en paysage et environnement visait explicitement la révision des critères de design des équipements et la formulation de recommandations à l'égard du design alors que la recherche doctorale se penche plus en profondeur sur la dynamique appréciative *populaire* à l'égard des lignes de transport dans les milieux organisés.

Chapitre 2 : La notion d'appréciation esthétique et les théories esthétiques contemporaines : pour dépasser le cadre de l'esthétique traditionnelle

La recension des écrits au sujet des équipements de transport d'énergie a révélé un certain nombre de lacunes dans le traitement de la notion même d'esthétique. L'analyse de la dimension esthétique dans la problématique paysagère des lignes de transport d'énergie fait ressortir l'absence d'un cadre théorique explicite sur l'esthétique qui en permettrait l'approfondissement et la compréhension. La notion d'esthétique y est rarement explicitée et demeure une catégorie générale où se rencontrent à la fois les questions paysagères et les questions de design des équipements.

Dans le cadre des études sur les équipements de transport d'énergie, l'appréciation esthétique des équipements est abordée par l'examen des impacts visuels et de l'apparence des lignes de transport à partir du concept de visibilité. En d'autres mots, elle renvoie aux composantes visibles du paysage en se fondant sur des approches visuelles et formelles de l'esthétique en paysage. Elles sont aussi héritières de la tradition pittoresque du paysage établie à la fin du XVIII^e siècle, qui consiste à privilégier les caractéristiques picturales du paysage et en conséquence, à mettre l'emphasis sur la vision comme véhicule de l'appréciation esthétique de la nature (Saito, 1998). Le paysage devient une scène à contempler et acquiert une valeur esthétique exclusivement lorsqu'il répond à une composition formelle exceptionnelle. Dans cette perspective, l'appréciation esthétique du paysage s'enracine dans la tradition de la peinture du paysage et dans l'« art du jardin » (Le Dantec, 1996). De Girardin, par exemple, dans son traité *De la composition des paysages* en 1777 écrit : « L'effet pittoresque et la belle nature ne peuvent avoir qu'un même principe, puisque l'un est l'original et l'autre la copie. Or, ce principe c'est que tout soit ensemble, et que tout soit bien lié. Toute discordance dans la perspective, ainsi que dans l'harmonie des couleurs, n'est pas plus supportable dans le tableau sur le terrain, que dans le tableau sur la toile » (Le Girardin tiré de Le Dantec, 1996 ; 213). C'est dire combien, à cette époque, le paysage se confond à l'idée de tableau. Cette tradition paysagiste n'écarte pas pour autant le débat entourant l'insertion d'un objet dans un lieu. C'est le jardinisme paysagiste à la manière de Humphry Repton (1752-1818) qui illustre peut-être le mieux, avec ses illustrations du avant et après, la saisie de cette relation objet et paysage à cette époque. L'emphasis demeure évidemment celle de la composition visuelle dans

un souci de diriger le regard de l'observateur (Le Dantec, 1996). Dans la compréhension de la relation entre objet et paysage, André, avec son *Traité général de la composition des parcs et jardins* (1879) propose des principes rigoureux issus de la science optique pour orienter l'emplacement d'une maison, par exemple, en fonction des angles de vue ou encore pour disposer des plantations afin de dissimuler les objets jugés disgracieux. Le Dantec souligne que cette tradition paysagiste impose au XVIII^e siècle, un art du jardin « fondé sur la « composition des paysages » impliquant une théorie esthétique complexe (du *beau* et du *sublime*, puis du *pittoresque*) » (Le Dantec, 1996 ; 243). Il s'agit cependant d'un art aristocratique qui, avec les transformations sociales du XIX^e siècle, deviendra davantage démocratique (Le Dantec, 1996)²¹. C'est d'ailleurs les travaux de Frederick Law Olmsted qui illustrent ce changement. Il intègre les principes paysagistes à une planification urbaine démocratique notamment en aménageant de grands espaces publics plantés à l'intérieur des villes (Le Dantec, 1996). Mais en même temps, apparaît au XIX^e siècle une forme de positivisme dans l'idée de paysage issue de l'art du jardin, sa saisie et son jugement censés exprimer des règles esthétiques rigoureuses. Au XX^e siècle, les approches modernistes du jardin illustrent bien ce penchant et se caractériseront essentiellement par leur formalisme géométrique (Le Dantec, 1996).

²¹ Cette grande tradition paysagiste compte sur plusieurs auteurs de traité dont il serait fastidieux de décrire ici. Cependant, il est peut-être utile de souligner les efforts, entre autres choses, de certains paysagistes du XIX^e siècle à rendre compte des principes qui fondent leurs pratiques et qui la destinent à la beauté formelle. Il faut penser aux travaux de De Girardin (1777) avec *De la composition des paysages* au XVIII^e siècle, de Humphry Repton au XIX^e siècle et de Édouard-François André avec son *Traité de la composition des parcs et jardins* (1879). Il ne saurait trop conseiller de référer à l'ouvrage de Le Dantec *Jardins et paysages* qui regroupe un ensemble considérable de textes fondateurs de l'histoire des jardins et du paysagisme occidental.

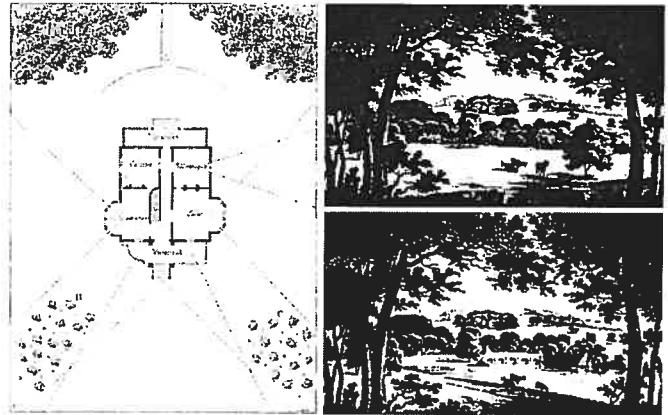


Figure 11_ « Position de l'habitation. Angles visuels bons » selon une illustration de E. André à gauche. Source : André, 1876 ; 125 ; Un parc avant et après selon une illustration de Humphry Repton à droite. Source : Le Dantec, 1996 ; 255.

De façon générale, Carlson (1979) souligne à juste titre que cette tradition paysagiste implique une représentation statique du paysage et se caractérise uniquement en deux dimensions. Cette approche trouve également résonance dans la tradition formaliste en esthétique qui se manifeste de différentes manières au cours du XX^e siècle et qui se caractérise par un présupposé objectiviste de forte envergure, exprimé dans les variables privilégiées aux fins d'analyse.

2.1 Une tradition formaliste de l'esthétique à dépasser

Sur le plan de l'esthétique générale, le point de vue formaliste s'est consolidé avec la théorie esthétique de Clive Bell (1913), qui insiste pour que les propriétés formelles soient à elles seules suffisantes et nécessaires à l'expérience et l'appréciation esthétique (Parsons et Carlson, 2004).

Forte de cette tradition en esthétique, il n'est donc pas étonnant de constater que la notion même d'appréciation esthétique se détermine surtout par l'apparence des objets ou du paysage, cette dernière étant associée à leurs qualités formelles et sensibles (forme, couleur, texture, ligne et son principalement). Carlson souligne que l'effort de la perspective formaliste en esthétique est d'attribuer des valeurs normatives aux qualités formelles des objets. Dans ce sens :

An object is aesthetically good in virtue of having formal qualities such as unity and balance – or more sophisticated variations such as *organic unity* or *variety in unity* - and aesthetically bad in virtue of having formal qualities such as disharmony or lack of integration (Carlson, 2000 ; 20).

Cette tradition esthétique, dans sa posture classique, met donc l'emphase sur les propriétés d'harmonie et d'unité de la composition formelle et scénique du paysage (Parsons et Carlson, 2004). Bien avant, la tradition des traités en architecture et en paysage avait fondé une grande partie de leurs principes sur les notions d'harmonie et de proportion ancrées dans des règles de composition formelle déterminant la beauté comme il a été démontré précédemment (Le Dantec, 1996 ; Eco, 2004)²². Ce formalisme, argumente Carlson, inscrit l'étude du paysage dans un culte de la scène, en considérant le paysage tel un tableau. Le mode appréciatif adéquat est alors déterminé par un processus de cadrage axé sur des principes de composition formelle. Ce processus exige une *distance* de la part de l'observateur face à l'environnement et privilégie essentiellement les qualités formelles comme moteur de l'appréciation. Carlson y voit là non seulement une manière de mettre l'emphase sur les aspects formels du paysage mais également de *encadrer* par un modèle *artistique*.

Dans ses travaux sur l'esthétique environnementale, Carlson souligne la nécessité de dépasser la conception formaliste de l'esthétique en ce qu'elle ne peut vraiment aborder

²² À la renaissance, plusieurs traités en architecture seront dédiés à la codification des ordres antiques qui figurent comme modèles d'harmonie et de proportion. Leon Battista Alberti (1404-1472) s'inspira de cette codification dans son traité d'architecture des ordres antiques de même que Andrea Palladio (1508-1580) dans *Quatre Livres d'architecture*.

adéquatement l'expérience esthétique de la nature, du paysage et des environnements quotidiens. Selon lui, l'appréciation esthétique ne se détermine pas uniquement par le regard sur les objets ou les scènes depuis un point de vue tel un spectacle à contempler ou une photographie (Carlson, 2000 ; 25). Parce que la personne fait partie intégrante de l'environnement, son appréciation implique une situation d'immersion qui interpelle tous les sens au-delà de la vision. L'appréciation esthétique est ainsi un mode actif : « It is such active, involved aesthetic appreciation, rather than the formal mode of appreciation nurtured by the scenery cult and encouraged by photographs, that is appropriate to the natural environment » (Carlson, 2000 ; 25).

S'il existe plusieurs approches contemporaines de l'esthétique dont l'approche formaliste constitue l'une d'entre elle, la majorité des approches ne s'écarte pas totalement de ce que plusieurs désignent comme la perspective de l'esthétique traditionnelle qui pose comme une nécessité, la mise à l'écart de ce qui pourrait interférer dans l'expérience esthétique en disqualifiant les dimensions pratiques, écologiques, économiques, sociales et morales pour n'introduire que les dimensions formelles et sensibles de l'expérience. L'esthétique traditionnelle puise d'ailleurs ses principales manifestations dans l'art²³ ce qui a de surcroît introduit une conception quasi exclusivement *positive* de l'expérience esthétique perçue dans un rapport transcendantal avec la réalité. En d'autres mots, une expérience esthétique est toujours satisfaisante, elle devient la confirmation de la beauté de l'œuvre.

²³ Il est utile de souligner que s'instaure, dans les théories esthétiques, une hiérarchie qui tend à favoriser presque exclusivement les formes de la peinture et de la sculpture comme exemple par excellence de l'art. Par ailleurs, le contexte muséal demeure sous-entendu dans l'expérience esthétique des œuvres. Cette définition plus traditionnelle de l'art se distingue par conséquent des manifestations artistiques contemporaines qui se caractérisent par une diversité de médium, de lieu d'intervention et de moyens de communication.

Cette conception de l'esthétique est largement déployée en philosophie et n'a pas soustrait le design et l'architecture de son emprise. Les nombreux traités d'architecture témoignent dans ce sens d'une tradition formaliste et normative en esthétique de l'architecture. Sans sous-estimer les travaux de Langer en 1953 et Scruton en 1979 par exemple, l'esthétique en architecture et en design demeure fortement associée au cadre formaliste de l'esthétique traditionnelle même s'il tente de dépasser le cadre artistique. Récemment, en design industriel, les travaux de Crilly, Moultrie et Clarkson (2004) associent explicitement l'expérience esthétique des produits à leurs dimensions strictement visuelles.

En somme, le point de vue formaliste emprunte au modèle de l'expérience de l'art, de la peinture plus spécifiquement, et définit l'expérience esthétique du paysage selon une seule possibilité appréciative : la mise à l'écart des dimensions propres à l'activité quotidienne pour imposer une posture contemplative face au paysage. Selon Berleant, cette conception de l'expérience esthétique puise dans la grande tradition esthétique, plus particulièrement celle depuis Kant²⁴, qui s'est principalement développée autour des théories du désintéressement.

La problématique d'appréciation esthétique des lignes de transport d'énergie qui replace l'expérience esthétique du paysage au cœur des expériences quotidiennes avec le territoire pose ce défi aux théories esthétiques contemporaines. Elle souligne la nécessité de dépasser les

²⁴ Ce point de vue est exprimé par Kant dans sa théorie du jugement esthétique. Avec le sublime, il introduira toutefois une certaine conception de l'expérience qu'il ne faut pas ici sous-estimer, mais qu'il faut distinguer de sa conception du

caractéristiques strictement visuelles et formelles associées aux équipements et au paysage pour intégrer les aspects occultés de l'esthétique telles les dimensions pratique, spirituelle, sociale, culturelle, sensorielle, individuelle, morale et technologique. C'est du moins selon ce postulat que s'est modulée la problématique exposée dans cette thèse : l'appréciation esthétique de l'équipement de transport d'énergie est toujours perçue dans une relation réciproque entre la personne et le contexte environnant, le plus souvent en situation d'expérience esthétique *ordinaire* du paysage. Le rapport entre les personnes et les lignes de transport étant particulièrement diversifié mais se situant dans une relation esthétique *ordinaire* qui s'établit au cœur des activités de tous les jours, il nécessite de s'intéresser aux perspectives théoriques en esthétique qui contribuent à investir le sens que l'on accorde aux environnements quotidiens.

Comment peut-on appréhender adéquatement l'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie si ces derniers se situent dans une réalité quotidienne et provoquent généralement une réaction négative de type dépréciatif ? Les défis posés à l'esthétique par cette problématique sont : le dépassement de l'esthétique du domaine artistique ; la possibilité d'expérience esthétique négative et ; la rencontre des dimensions culturelles, sociales et individuelles ainsi que le côtoiement des valeurs environnementales impliquant un questionnement moral lors de l'appréciation esthétique.

Saito (1998) souligne que les changements en esthétique, particulièrement l'esthétique de la nature, sont introduits par l'intérêt porté aux phénomènes d'appréciation négative. En bref, plusieurs dimensions humaines sont implicitement à l'œuvre dans l'expérience esthétique et l'esthétique traditionnelle les a plus souvent qu'autrement éclipsées préférant édifier l'esthétique en système

plaisir désintéressé condition du jugement esthétique de la beauté. Il est utile de référer à la section sur le paradigme critique, qui suivra dans ce chapitre.

cohérent et clos sur lui-même. Cette perspective emprunte une voie résolument postmoderne, non pas dans son sens nihiliste, mais dans sa saisie pluraliste et subjectiviste. À cet égard, Dumas (2001), en déclinant quatre modèles de l'appréciation esthétique de la nature, considère la posture postmoderne comme celle qui intègre toutes les dimensions des autres modèles. Il distingue ainsi le purisme qui est centré sur les qualités formelles de l'objet, le naturalisme qui conjugue des considérations formelles à des connaissances scientifiques de l'objet et de sa production, le pluralisme qui introduit des éléments culturels dans l'appréciation et le postmodernisme qui considère que l'expérience esthétique est influencée par les aspects culturels mais également biographiques (individuelles)²⁵.

Dans cette section de la thèse, la tâche de la chercheuse réside dans la quête d'une perspective théorique en esthétique qui se conjugue à cette posture postmoderne afin de comprendre en profondeur la problématique d'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie. Considérant les limites posées par la problématique à l'étude de l'appréciation esthétique des équipements, il convient d'emblée de dépasser les dimensions visuelles et formelles de l'esthétique. L'importante tradition théorique impose d'ailleurs d'y consacrer un bref retour historique afin de mieux saisir et situer le repositionnement de l'esthétique soulevé par la problématique des lignes de transport d'énergie. Cette discussion est nécessaire parce que l'histoire de l'esthétique a été dominée par un type de discours centré essentiellement sur l'art dans ses manifestations traditionnelles (peinture et sculpture surtout). La domination de ce discours artistique en esthétique a

²⁵ Ici, Dumas distingue la perspective pluraliste de celle du postmodernisme parce qu'elle n'inclut pas la dimension personnelle.

instauré de profondes lacunes dans le traitement et la saisie de certains phénomènes esthétiques et plus particulièrement ceux qui sont concernés par le design et l'aménagement²⁶.

Une fois exposé les éléments de compréhension de l'esthétique traditionnelle exposés, une grande partie du chapitre deux (2) propose principalement de revenir sur deux aspects de la tradition esthétique qui apparaissent problématiques eut égard de l'appréciation esthétique des équipements : l'assimilation de l'esthétique au modèle occidental de l'art et la définition de l'expérience esthétique à partir du concept de désintéressement. Si aujourd'hui, certains considèrent que l'esthétique se pose à la fois en tant que philosophie de l'art et en tant que philosophie de l'expérience esthétique et des caractères des objets ou phénomènes qui ne sont pas de l'art, l'appréhension de l'expérience esthétique de l'environnement et des objets du quotidien et de la nature est le plus souvent appréhendé à la manière d'une œuvre d'art (Budd, 2002 ; Saito, 2001 ; Welsch, 1997a). La question de la réception des pylônes et des lignes de transport d'énergie à haute tension dans leur environnement ne peut donc se soustraire de ce débat : il est bien question ici d'esthétique, sans pour autant référé à une œuvre d'art, du moins une œuvre d'art intentionnelle. Mais faut-il évacuer l'art comme référence pour autant ?

²⁶ Il est important ici de saisir combien l'esthétique s'est inscrite dans une certaine tradition artistique. Cela est d'autant plus vrai qu'on a souvent omis de considérer le design et l'aménagement comme étant des pratiques concernées par l'esthétique, de même que certaines pratiques artistiques plus contemporaines questionnent les fondements même d'une esthétique dite *traditionnelle*. Il y a donc forcément une nuance qui doit être faite dans le traitement de la notion d'art que plusieurs théories esthétiques semblent avoir oublié. Dans la thèse, la notion d'art renvoie à une définition restrictive quand il s'agit des perspectives de l'esthétique traditionnelle.

L'art joue bien sûr un rôle dans la formation du rapport au monde par les personnes mais, à la lumière de la problématique paysagère des lignes de transport d'énergie, il ne peut en constituer une référence unique pour aborder la complexité du phénomène esthétique en présence. L'approche privilégiée pour étudier cette problématique dépasse par conséquent le regard artistique exclusif pour s'ouvrir à l'expérience esthétique du quotidien et de la nature plus particulièrement celle encadrée par l'esthétique environnementale et l'esthétique du quotidien. Ainsi confrontés aux différentes manifestations de l'esthétique dans le monde contemporain, certaines théories esthétiques tentent précisément de se dissocier de la tradition esthétique pour mieux les envisager et les comprendre.

En somme, cette section s'intéresse principalement à l'assimilation de la philosophie de l'art à l'esthétique et à un approfondissement du concept d'expérience et d'appréciation esthétique. Elle insiste sur les concepts-clés de l'expérience esthétique tels qu'introduits par l'esthétique traditionnelle pour ensuite mener à une tentative de reformulation de l'esthétique appropriée au phénomène d'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie en deuxième partie.

2.2 Perspective historique de l'esthétique traditionnelle : de la *Beauté* comme idéal à l'*Art*

Un retour en arrière devrait permettre ici de saisir l'édification de l'esthétique traditionnelle telle qu'elle se conçoit aujourd'hui. Cette courte introduction historique a donc comme principal objectif de soutenir la réflexion théorique autour de la problématique de recherche. Elle ne prétend aucunement être suffisante pour comprendre tout le développement de la discipline philosophique de l'esthétique et elle omet certainement plusieurs approches et concepts qui auraient pu faire l'objet d'une discussion intéressante. L'ambition de dresser un portrait complet de l'esthétique est une prétention démesurée compte tenu de l'abondante littérature y étant consacrée. C'est donc en toute humilité intellectuelle que la philosophie esthétique est exposée, dans la mesure où la problématique étudiée dans cette thèse, par sa nature appliquée, est concernée par l'esthétique. Le propos théorique demeure interpellé par la problématique des équipements de transport d'énergie et c'est dans ce souci qu'il est étalé. Cette section ne peut donc représenter en soi une discussion théorique

de type philosophique. Elle doit plutôt être replacée dans le contexte de la recherche qui s'interroge sur l'appréciation esthétique des équipements publics dans leurs modalités quotidiennes.

L'esthétique est, depuis Baumgarten en 1750, une discipline philosophique qui traite de la relation sensible et/ou perceptive au monde. Traditionnellement et de manière largement acceptée, elle réfère plus strictement à la notion de beauté (Souriau, 1990 ; Julia, 1996 ; Larousse), beauté qui est véhiculée essentiellement par l'art. En tant que quête universelle que l'art exemplifie, la beauté est soit objective, inscrite dans l'œuvre, dans la matérialité et on ne cesse de chercher les critères qui nous permettraient de la caractériser, soit subjective, construite par la personne qui perçoit. De même, l'esthétique traditionnelle s'est appliquée à distinguer, ce qui peut être considéré d'esthétique ou non, en tentant d'édifier un système de valeurs qui en définiraient ses modalités expérientielles. Goodman rappelle que :

L'esthétique traditionnelle conçoit les œuvres comme des *artefacts*, l'attitude esthétique comme une forme de réceptivité et l'expérience esthétique comme une satisfaction déterminée par l'appréciation d'une valeur esthétique. Ses problématiques sont donc construites selon la dichotomie courante entre le sujet et l'objet (Goodman et Elgin, 2001 ; 82).

La définition contemporaine de l'esthétique s'est essentiellement construite dans une dépendance univoque aux phénomènes artistiques évacuant du même coup les autres sphères d'intérêt de l'esthétique, plus particulièrement comme lieu d'expérience quotidienne. L'art est devenu avec le XVIII^e siècle, la référence en termes d'*esthétique*. Il est le lieu de l'expérience esthétique par excellence. La polarisation de l'esthétique sur les questions de l'art aboutit à l'époque romantique particulièrement avec Hegel mais elle se constitue déjà avec Kant, dans ses tentatives de définir l'esthétique en une discipline philosophique autonome (Welsch, 1997b). De là, sont nés les concepts-clés de l'esthétique traditionnelle tels la beauté, le désintéressement, la contemplation, la distance, l'universalité du jugement de goût et le plaisir (Berleant, 1994b). Et ces concepts ne sont pas étrangers à la recherche de rationalité inhérente à l'époque des lumières. Il apparaît donc important de les revoir et les définir afin de mieux revisiter l'esthétique.

Le mot *Esthétique* aurait été employé par Baumgarten pour la première fois en latin dans ses *Méditations philosophiques sur quelques sujets se rapportant à l'essence du poème* (1735) et en 1750 en allemand dans son *Aesthetica* (Talon-Hugon, 2004). Selon le dictionnaire *Le Robert - Dictionnaire historique de la langue française* (Rey dir., 2000), ce mot allemand provient étymologiquement du grec *aisthêtikos* qui signifie à la fois la « faculté de sentir » et le « perceptible, sensible ». Le verbe *aisthanesthai* qui se définit par *sentir* en serait la source, lui-même apparenté à *aein* qui est un mot d'origine indoeuropéenne signifiant *entendre, percevoir*. Welsch (1997b) ajoute que le terme *esthétique* dérive également de *aisthetos* et de *aisthesis*. Il soulève avec justesse la combinaison des deux termes imbriqués dans la signification du mot *esthétique* : sensation et perception. Bien que les deux termes soient inscrits à même l'étymologie de l'esthétique, ils renvoient également à une tendance de la philosophie à confronter les sens à la raison, à faire rivaliser corps et esprit et à opposer émotion et cognition (Goodman et Elgin, 2001). L'histoire de l'esthétique philosophique démontre à quel point on a constamment vacillé de l'un à l'autre.

À la naissance du substantif *esthétique* en 1750, la tentative théorique de Baumgarten est alors de proposer une science de la cognition sensible. Il désire ainsi instaurer une nouvelle discipline qui encadrerait la capacité humaine de connaissance sensible, cette connaissance n'étant pas à ce moment limitée à l'art. Bien au contraire, elle est destinée à la compréhension de toutes les connaissances sensibles.

L'Esthétique (ou théorie des arts libéraux, gnoséologie inférieure, art de la beauté du penser, art de l'analogon de la raison) est la science de la connaissance sensible (Baumgarten cité dans Sherringham, 1992 ; 143).

Au XVIII^e siècle, sous l'influence empiriciste et cartésienne, l'esthétique devient en philosophie, la théorie du jugement du goût sur le beau ou l'art et se rapporte à une expérience essentiellement liée au sujet c'est-à-dire subjective. Dans la *Critique de la faculté de juger*, Kant définit l'esthétique en la posant dans un rapport subjectif au monde par le déploiement de la faculté du jugement relatif au beau et au sublime. Mais là encore, l'esthétique n'est pas uniquement l'apanage de l'art. La subjectivité introduite dans les travaux de Kant se distingue de la conception antique de l'esthétique qui situe la beauté dans l'être comme figure du divin. Avec le modèle critique

de Kant et par la suite le modèle romantique de l'esthétique, la relation esthétique se situe désormais dans le sujet (Sherringham, 1992). C'est en grande partie ce que soutient Sherringham dans son ouvrage *Introduction à la philosophie esthétique*. Sherringham se propose de présenter l'histoire de l'esthétique qu'il distingue en trois grands paradigmes : classique, critique et romantique. Sherringham définit l'esthétique dans son rapport au *beau* et en se centrant sur le sentiment du beau, il la situe dans son champ philosophique plus large de Platon jusqu'à Heidegger, perspective largement empruntée dans les ouvrages sur l'histoire de l'esthétique.

Dans son analyse, Sherringham situe l'histoire de l'esthétique dans une perspective traditionnelle car il la développe uniquement sur la base des concepts du *beau* et de l'*art*. Dans son ouvrage, il termine l'histoire de l'esthétique par la constitution de la philosophie de l'art avec le paradigme romantique, l'art étant désormais une forme de révélation de la vérité manifestant l'absolu. À la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, le paradigme romantique instaure l'art comme l'objet central de la philosophie esthétique avec pour conséquences d'investir l'art d'une quête quasi spirituelle, il sacralise l'art (Talon-Hugon, 2004). Dans ce schéma, Sherringham décrit les grandes caractéristiques des différents paradigmes historiques de l'esthétique.

Dimensions	Modèle classique	Modèle critique (Kant)	Modèle romantique
Localisation du beau	Dans l'être	Dans le sujet	Dans l'art qui manifeste l'absolu
Définition du beau	L'éclat et la perfection de l'être	La liberté du jeu du sujet	La révélation de la vérité
Statut de l'art	Infériorité et hétéronomie	Indépendance	Exaltation et supériorité
Appréhension du beau	La cause du désir	Le sentiment du plaisir pur	La connaissance ultime
Production de l'art	L'imitation du modèle	La présentation des formes libres	La puissance créatrice de l'humanité

Tableau 2_ Les trois paradigmes de la philosophie esthétique (Sherringham, 1992).

2.2.1 Le paradigme classique : une philosophie du beau

Dans le paradigme classique, l'esthétique n'est pas tant une discipline propre de la philosophie, elle n'est pas non plus une théorie esthétique au sens moderne du terme, il s'agit plutôt d'une réflexion sur le beau qui se trouve étroitement liée à la quête fondamentale de la philosophie classique, c'est-à-dire la vérité de l'être. Développée par Socrate, la théorie de l'être instaure ses

fondements dans la justice, la vertu ou la beauté. C'est à travers la philosophie du beau que l'on peut effectivement retrouver la réflexion esthétique et elle naît en Grèce au IV^e siècle. Platon en fixera les règles et le statut (Sherringham, 1992 ; 37). La beauté pour Platon est alors une caractéristique du monde intelligible ce qu'il nomme le monde des Idées (Sherringham, 1992 ; 45). De même, le beau n'est pas autonome, il est à la fois lié au bon et au vrai sans toutefois s'assimiler dans le bon et le vrai. Pour Platon, toute chose belle est vraie et bonne. Le beau est un universel de l'être, le plaçant comme une catégorie métaphysique, comme un *transcendental* (Sherringham, 1992). Mais avant tout, le beau classique est une instance de l'Être. Il possède donc un caractère ontologique.

Un certain nombre de conséquences en découlent. Il s'ensuit tout d'abord que la beauté classique est une caractéristique ontologique, c'est-à-dire que le beau qualifie l'être en tant qu'être. Elle est également une catégorie métaphysique, puisqu'elle désigne la région de l'être qui est au-delà du sensible. Cela implique que la beauté désigne la plénitude de l'être. Plus il y a d'être, plus il y a de beauté. Ce principe platonicien va régir tout le classicisme, comme en témoigne encore la grande scolastique médiévale qui fait du beau (*pulchrum*) un *transcendental*, c'est-à-dire un des genres universels de l'être, avec le vrai (*verum*) et le bien (*bonum*) (Sherringham, 1992 ; 51). De la même manière, ce caractère ontologique du beau se poursuit au Moyen-Âge scolastique. Et il montre qu'à ce moment la notion de beauté n'est pas affaire de goût mais affaire de connaissance de l'essentiel et que la proximité entre les disciplines de la morale et de la connaissance sont importantes dans la relation esthétique.

Le caractère ontologique du beau classique aboutit donc au Moyen Âge scolastique à l'assimilation du beau avec l'être, qu'il faut entendre plus précisément ainsi : est beau ce qui est pleinement et parfaitement ce qu'il doit être. Est laid tout ce qui n'est pas pleinement et parfaitement ce qu'il doit être. D'autre part, justement parce que l'esthétique classique est une ontologie, et que l'éthique et la théorie de la connaissance sont également inséparables de la perspective ontologique, les trois notions de beau, de bien et de vrai entretiennent des relations de proximité et de complicité très évidentes et témoignent de la valeur éthique du beau. Puisqu'il désigne l'être, le beau est en même temps bon et vrai. C'est aussi la raison pour laquelle le vrai est à la fois bon et beau, et le bien aussi beau que vrai (Sherringham, 1992 ; 52).

2.2.2 Le paradigme critique : une esthétique du sujet

À la fin du XVIII^e siècle, c'est avec Kant que l'esthétique marque un tournant irréversible : la théorie esthétique devient une théorie du jugement, jugement de goût, du beau, du sublime, de l'art et du génie (Talon-Hugon, 2004). Avec le paradigme critique instauré par Kant, l'esthétique se définit comme « ce qui concerne le rapport de la représentation non point à l'objet mais au sujet » (Talon-Hugon, 2004 ; 53). L'expérience esthétique se subjectivise tout en étant universelle. Cette idée d'universalité associée à la notion de subjectivité pose tout le paradoxe de l'esthétique traditionnelle : la volonté de contourner le problème de la subjectivité inhérente à l'expérience esthétique en tentant de *objectiver* ou de l'encadrer par une modalité *rationalisante*. Kant s'attardera à démontrer la pertinence de l'universalité dans la subjectivité en ancrant sa théorie esthétique dans le concept de désintéressement.

L'esthétique de Kant se centre sur le pur plaisir esthétique. Elle n'est pas dirigée vers le désir de l'autre ou de l'objet au sens classique ; elle est orientée vers le plaisir éprouvé face à l'objet. La notion même de désir figure une certaine forme d'intérêt alors que le concept de plaisir, déployé dans l'esthétique kantienne s'en trouvera soustrait. La conception du plaisir esthétique de Kant qui naît de l'expérience du beau, se distingue de l'agréable et du bon qui sont liés à la satisfaction d'un intérêt personnel, intellectuel ou moral (Talon-Hugon, 2004). C'est là que se situe une des principales notions esthétiques de Kant : le plaisir esthétique est désintéressé. Selon Talon-Hugon, Kant établit, par la notion de désintéressement, « l'autonomie de la valeur esthétique ». C'est seulement par cette notion que se comprendrait la prétention à l'universalité du jugement de goût.

Le jugement esthétique est ainsi considéré par Kant de nature subjective en tant que jugement de goût. Paradoxalement, il n'en exprime pas moins une universalité par sa capacité d'évoquer chez les autres le même sentiment. S'il n'est pas un jugement déterminant basé sur des règles universelles, il constitue néanmoins un jugement réfléchissant ou analytique. Dans ce sens, Kant, pour statuer l'universalité du jugement de goût, postule le principe d'un sens commun esthétique *a priori* par la *possibilité* d'adhésion de tous : « *comme si* chacun, nécessairement, devait éprouver le même plaisir que nous devant l'objet que nous trouvons beau, et cela sans que nous

ayons à faire l'expérience de l'effectivité d'un tel *consensus* (qui, de fait, n'existe pas) » (Renaut, 1995). Le beau devient alors pour Kant un universel sans concept nécessitant une satisfaction désintéressée et une finalité sans fin, ce qui l'oblige à discriminer la valeur du jugement selon le type de beauté : un jugement de goût pur associé à la beauté libre, sans concept, et un jugement de goût appliqué associé à la beauté adhérente liée à un modèle idéal et au concept de perfection comme finalité. C'est-à-dire, pour reprendre les mots de Jimenez, « le beau me fait plaisir mais je ne dois pas avoir conscience de ce plaisir sinon le beau n'est pas beau » (Jimenez, 1997 ; 172).

Dans la théorie esthétique de Kant, le jugement sur le beau en tant que jugement de goût doit être différencié du sublime qui est considéré comme n'étant pas totalement esthétique. Le beau s'exprime par l'accord de nos facultés à travers l'harmonie des facultés d'imagination et d'entendement, et le plaisir tandis que le sublime renvoie plutôt au conflit de nos facultés (Jimenez, 1997). Le sublime repose sur une idée d'infinitude de la nature (*sublime mathématique*) ou de puissance de la nature (*sublime dynamique*) provoquant tant le plaisir que la douleur (Jimenez, 1997). Le sublime en tant qu'expérience implique donc une médiation par la raison et la moralité à laquelle s'abstient l'expérience de la beauté libre. Talon-Hugon (2004 ; 53) rappelle une des conséquences de cette approche : la notion de beauté de Kant, dans sa visée universaliste, « repose sur les formes spatiales et temporelles des objets (donc sur ce qui est limité dans l'espace et le temps) ». En ce sens, avoir une expérience esthétique, « c'est prendre plaisir à l'organisation des qualités sensibles de la chose » (Talon-Hugon, 2004 ; 54).

La perspective esthétique centrée sur le concept de désintéressement, dans l'idéalisme transcendantal de Kant, est une esthétique de l'exclusion de la vie réelle et matérielle. L'esthétique de Kant est abstraite et désincarnée ce qui rend difficile l'appréhension des phénomènes humains *ordinaires* et des phénomènes esthétiques de la vie de tous les jours. « Un tel désintérêt vis-à-vis de la réalité concrète et matérielle pose un problème : quel avantage l'esthétique peut-elle tirer d'une autonomie qui la sépare aussi radicalement de toutes les autres sphères d'activités humaines, qu'il s'agisse de la science, de la morale, ou simplement de la vie quotidienne » (Jimenez, 1997 ; 159).

Malgré cette difficulté fondamentale de l'esthétique kantienne, l'héritage de Kant demeure très important en philosophie esthétique et le concept de désintéressement issu de la philosophie de Kant reste essentiel à la définition traditionnelle de l'appréciation esthétique. Pourtant, c'est là que se trouve, selon Berleant, la difficulté des théories esthétiques contemporaines à rendre compte de l'expérience esthétique telle qu'elle se déploie en situation.

2.2.3 Le paradigme romantique : une philosophie de l'art

À la suite de Kant, pourtant, le romantisme éclipse la notion de goût, de plaisir et d'expérience sensible en instaurant l'art comme vérité et accès à la connaissance. Pour Hegel, l'esthétique n'est plus la discipline du sensible mais devient un « discours sur l'art » (Talon-Hugon, 2004). De même, seront soutenus dans diverses manifestations théoriques de la fin XVIII^e à la moitié du XX^e siècle, sous le couvert de théories souvent éclatées et disparates, les thèmes du génie et du sublime. Kant avait déjà abordé ces thèmes mais la présente réflexion s'attarde essentiellement sur l'esthétique de la beauté de ce dernier.

La question du sublime romantique s'épanouit, en tant que catégorie artistique. C'est l'expérience de la nature qui en est la référence (Talon-Hugon)²⁷. Cependant, le romantisme a

²⁷ Plus que tout autre, le transcendantalisme américain du XIX^e siècle avec les écrits de Henry David Thoreau se penche avec profondeur sur l'expérience de la nature. Thoreau la décrit comme sublime, l'expérience de la nature étant une expérience quasi spirituelle. Il décrira avec force et détail l'expérience du paysage naturel américain de l'époque.

surtout joué un rôle important dans le statut de l'art et ses différentes manifestations. Cette période place l'art au-dessus de tout et absorbe l'esthétique dans le discours vers et sur l'art.

2.3 Le modèle artistique comme cadre de référence de l'esthétique

C'est ainsi qu'on observe que l'esthétique a été majoritairement traitée par la philosophie de l'art, qui s'est appropriée en partie la théorie esthétique. La plupart du temps, dans un désir de délimiter les contours de la discipline, elle a abouti sur une réflexion du statut de ce qui peut être considéré comme *esthétique* ou non et c'est à l'œuvre d'art que revient ce droit. Par conséquent, elle s'est concentrée presque exclusivement sur l'approfondissement de la question de l'art et de son ontologie²⁸.

Au XX^e siècle, on constate ainsi que la philosophie de l'art a tellement occupé le premier plan des questions esthétiques qu'elle a pratiquement occulté toute la question de l'expérience esthétique qui pourrait être portée sur d'autres objets qui ne sont pas *artistiques* au sens hiérarchiquement construit par les académies en instaurant le système des beaux-arts. Cela a abouti à quasi confondre le terme art et esthétique en dédaignant les domaines de création moins *élitistes* comme l'artisanat et le design de même qu'en évitant de se pencher adéquatement sur les expériences esthétiques qui surgissent des objets du quotidien ou de la nature et des dimensions humaines qu'elles interpellent (Korsmeyer, 2004a; Berleant, 1994a, 1994b, 1997 ; Saito, 2004 ; Carlson, 2000).

²⁸ En effet, les théories esthétiques ont beaucoup tenté de répondre à *qu'est-ce que l'art ?* en essayant de distinguer ce qui fait l'objet d'une expérience esthétique en regard des autres types d'expériences de la vie.

Ces points de vue sont problématiques dans la mesure où ils assujettissent au modèle artistique, les domaines qui s'appliquent à rendre compte des sentiments, sensations, perceptions et attitudes à l'égard des objets qui peuplent l'environnement (Saito, 2001). Saito (2004) rappelle qu'un discours propre aux phénomènes d'appréciation esthétique du quotidien, de la nature et des objets du design ne fait pas encore partie d'un corpus théorique bien établi alors que l'appréciation esthétique de l'art s'accompagne d'une panoplie de textes, de théories et d'enseignements divers qui permettent d'enrichir la sensibilité individuelle (des cours en littérature, en musique et en histoire, par des lectures ou par des expositions). À tout le moins, le quotidien est appréhendé *esthétiquement* tel une œuvre d'art : certains musées en architecture et en design, en isolant les objets de leur contexte d'usage et des modes de vie, en sont certainement l'illustration.

Pourtant, dans la société contemporaine, les phénomènes sociaux interpellés par l'esthétique sont nombreux de sorte que certains auteurs comme Welsch (2004) n'hésitent pas à parler d'un phénomène global d'esthétisation du monde. Welsch (1997b) propose un plaidoyer en faveur d'une esthétique au-delà de la compréhension de l'art, cadre de référence traditionnelle de l'esthétique. Il prétend que l'esthétique est restée prisonnière de l'art et par là, s'est complue dans une conceptualisation excessive des phénomènes artistiques et du même coup, s'est abstenue d'aborder ses manifestations dans la sphère quotidienne. Welsch prétend qu'il est désormais nécessaire de sortir de ce paradigme pour mieux aborder les différentes manifestations de l'esthétique dans le monde contemporain, manifestation évidente dans la vie de tous les jours. L'auteur appuie son argumentaire par le phénomène d'*esthétisation globale* de la société,

phénomène présent dans le désir d'embellissement de tout, du corps à l'environnement et par la transformation de la compréhension contemporaine de la notion de *réalité* face à l'importance des médias. Selon Welsch, le phénomène d'esthétisation envahit désormais toutes les sphères de l'activité humaine : la beauté est partout.

L'*esthétisation globale*, c'est le règne de l'*homo aestheticus*²⁹ ! L'esthétisation est devenue une stratégie qui est omniprésente dans les environnements. On cherche à embellir autant le corps que les milieux de vie. L'économie s'empare de l'esthétique comme stratégie de marketing afin de capter l'attention du consommateur ; même la science physique s'inscrit dans cette lignée de la recherche de la belle théorie.

Let's look back again at the tableau of aestheticization processes. Aesthetic elements are on the advance at a superficial level in both objective and subjective reality : façades are becoming prettier, shops more animatory, noses more perfect. But aestheticization reaches deeper too, it affects foundational structures of reality as such : of material reality in the wake of new material technologies, of social reality as a result of its mediation through media, and of subjective reality as a result of the dissolution of moral standards by self-styling (Welsch, 1997a ; 7).

²⁹ Un ouvrage consacré à ce thème a été réalisé par Luc Ferry en 1990. Il entreprend une histoire critique de l'esthétique en tant que philosophie de l'art. Il s'attarde aux préoccupations culturelles liées à la beauté et la liant à la société démocratique actuelle. Il tente de révéler également un nécessaire retour à la vie humaine en proposant l'abandon de l'innovation à tout prix des avants-gardes artistiques.

2.3.1 L'art comme symptôme de l'esthétisation contemporaine des environnements quotidiens

Welsch suggère que le phénomène d'*esthétisation globale* en s'inscrivant dans la lignée des idéaux des mouvements modernistes en design, en architecture et en art tels le Arts and Craft, le Deutscher Werkbund et l'école du Bauhaus, posent en quelque sorte « l'art comme rédemption du monde par la beauté des choses et des lieux » (Talon-Hugon, 2004 ; 121). Faut-il voir là la réalisation de la grande utopie des modernistes en une globalisation de l'esthétique traversant ici toutes les activités humaines (Welsch, 1997b) ?

En effet, ces mouvements de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle préconisaient une introduction de l'art au sein de la vie en général, du système de production industrielle à l'environnement quotidien. Leur révolution sociale sur fond de réforme esthétique, reprenant les grandes idées romantiques sur l'art comme révélation de la vérité³⁰, aspirait ultimement à éduquer le goût des populations selon des préceptes formalistes qui devaient induire une meilleure qualité de vie. Mais aujourd'hui, cette quête de beauté marque pour Welsch une dérive fondamentale : quand la beauté devient envahissante elle ne vaut plus rien. L'*esthétisation* ou l'*embellissement* de l'environnement est donc un phénomène préoccupant dans la mesure où la recherche de la beauté dans tout risque, paradoxalement, de voiler cette même beauté ou du moins d'en diminuer sa valeur. Et dans ce sens, il est peut-être temps de sortir de cet idéal moderniste de la beauté comme valeur

³⁰ Il ne serait trop recommander de référer à la section historique de ce chapitre qui reprend les grandes idées associées au paradigme romantique en esthétique.

de base de l'esthétique et commencer à s'interroger sur le sens de cette recherche de beauté le plus souvent limitée dans une idéalisation formaliste.

Selon Welsch, le phénomène d'esthétisation qui affecte plusieurs pans de la réalité (matérielle, sociale et subjective) se trouve occulté par le refuge traditionnel vers l'art dont le recours même marque le déni de l'esthétisation dans la sphère du quotidien. Dans ce sens, n'est-il pas temps de redéfinir l'esthétique pour la sortir de la quête absolue de la beauté *artistique* ? Welsch propose de réorienter l'esthétique vers une visée pluraliste pour sortir de l'équation entre esthétique et artistique. C'est ainsi que l'esthétisation du monde et du quotidien deviennent un symptôme de la continuelle référence à l'art et la beauté dans l'appréhension des phénomènes sensibles. La volonté constante d'embellissement de tout confirmerait la nécessité de dépasser la stricte référence artistique de l'esthétique et d'investir le quotidien comme nouvel enjeu de l'esthétique contemporaine (Welsch, 1997a ; Talon-Hugon, 2004). Le désir d'amélioration esthétique des équipements de transport d'énergie, dans sa manifestation actuelle, n'est certes pas étranger à ce phénomène d'esthétisation tel que décrit par Welsch. Cependant, s'y contraindre risque fort de priver la réflexion théorique d'une réelle compréhension du phénomène esthétique qu'il provoque dans ses modalités quotidiennes.

Le phénomène d'esthétisation rappelle combien l'art demeure le cadre de référence de l'esthétique. Cette référence a plusieurs conséquences sur la conception même de l'expérience et l'appréciation esthétique des environnements et des objets du quotidien. Elle impose un type de relation esthétique qui, si elle semble adaptée à l'art, du moins à certaines formes d'art incarnées principalement par la peinture et la sculpture, ne l'est pas nécessairement pour le quotidien. Est-il utile de rappeler que traditionnellement, les théories esthétiques appréhendent les objets d'art de manière isolée du contexte environnant et mis à l'écart de la vie en général. Ils ont ainsi privilégié une posture de distanciation et de contemplation dans la définition de l'expérience esthétique des personnes face aux œuvres. La personne est perçue en tant que spectateur dont la principale activité réside dans la contemplation. Appliqué aux environnements quotidiens, ce type de relation distante provoque une rupture avec le monde réel ayant pour conséquence de privilégier la vision, mettant ainsi l'accent sur les aspects formels et visuels de l'environnement, aux dépens des autres

sens plus interpellés par la relation corporelle au monde³¹. La distanciation suscite du même coup chez les personnes une attention totalement désincarnée et, pour reprendre les mots de Talon-Hugon (2004), orientée vers « l'apparence, l'agrément, la légèreté, la gratuité et le plaisir relevé ». En d'autres mots, l'art traditionnel comme mode référentiel de la relation esthétique prive le discours esthétique d'un ancrage dans la réalité *ordinaire* des personnes sur les plans personnel, social et pratique voire politique³².

³¹ L'esthétique féministe, notamment les travaux de Carolyn Korsmeyer (2004a ; 2004b), introduit une réflexion critique intéressante sur les sens privilégiés par l'esthétique traditionnelle. Cette perspective insiste sur plusieurs aspects : le corps féminin comme objet esthétique et le regard mâle érotisant, nécessitant une distance physique en regard des œuvres et instaurant une forme de pouvoir sur l'objet par l'acte de vision pour finir par l'occultation du sens du goût en esthétique, entre autres choses. Cette discussion dépasse largement celle qui se développe dans cette thèse mais elle souligne que plusieurs perspectives théoriques à l'égard de l'esthétique revendiquent une critique de ses concepts fondateurs dont le désintéressement et de la primauté des sens de la vision et de l'ouïe sur les autres sens parce qu'ils instaurent toujours une distance physique. Korsmeyer souligne que les capacités de *voir* et *entendre* sont fortement associées au fait de savoir et comprendre. Ces deux sens sont considérés comme les canaux primaires de la cognition et par conséquent, ils sont dénommés les sens intellectuels. À ce sujet, le chapitre 4 « Deep Gender : Taste and Food » de l'ouvrage *Gender and Aesthetics : An Introduction* de Carolyn Korsmeyer (2004a) est particulièrement éclairant et instructif sur les sens et leur hiérarchisation en esthétique.

³² Par ailleurs, Scruton (1979) dans son esthétique architecturale a insisté sur la nécessité de dépasser le cadre de l'art pour appréhender l'architecture. Toutefois, son esthétique est fortement teintée par une volonté de discrimination formelle afin d'instaurer les conditions du jugement expert. Elle ne dépasse pas en cela un certain académisme et ne pose pas les termes d'une appréciation contextualisée de l'architecture.

Saito (2001) révèle que les auteurs qui affirment dépasser ce cadre de référence ne s'aventurent que trop peu à trouver des exemples du quotidien. La majorité d'entre eux continue à référer quasi uniquement à l'expression artistique dans leur démonstration théorique ce qui induit une certaines méconnaissances des modalités expérientielles *ordinaires*. Les phénomènes du quotidien, en les appréhendant directement, confirment leur spécificité en regard de l'art. Ils se démarquent aisément des manifestations artistiques et soulèvent des difficultés que l'art ne peut évoquer. Le recours quasi dogmatique à l'art comme exemplification de l'expérience esthétique pose donc certaines limites à la conceptualisation des phénomènes *ordinaires*. Ainsi, il n'est pas étonnant de constater que les phénomènes non-artistiques sont marginalisés dans les théories esthétiques et quand ils sont étudiés, ils le sont en utilisant des concepts et le cadre de référence du domaine artistique (Saito, 2001). Conséquemment, les objets du design ou du quotidien deviennent une manifestation *inférieure* de l'esthétique (Saito, 2001). Il est alors de bon ton de les considérer telle une œuvre d'art, dans une mise à distance et une mise à l'écart de leur environnement d'usage pour les considérer de manière esthétique. Dans ces circonstances, on les étudie avec les mêmes caractéristiques de l'art : cohérence formelle, pouvoir expressif, matérialisation d'une idée, créativité et originalité (Saito, 2001) aux dépens des aspects pratiques, de la relation au corps par exemple.

Afin d'illustrer ce point de vue, Saito réfère à l'exemple du rituel du thé dans la société japonaise. Ce rituel culturel et social suscite d'emblée une expérience esthétique qui sort du cadre artistique traditionnel. La nature de ce rituel, parce qu'il se situe dans la vie quotidienne, implique une *interpénétration* de différents éléments au statut différent. Ainsi, autant les éléments physiques essentiels et permanents de l'expérience (théière, arrangements floraux, ustensiles) que les conditions environnementales plus imprévisibles (météo, sons des oiseaux, cadre physico-spatial, implication de tous les sens) participent à l'expérience. De plus, le rituel se déroule selon une série d'activités spécifiques prenant forme à travers une relation humaine singulière d'hôte à invité. Le rituel du thé met en lumière le caractère global de l'expérience qui se manifeste par l'intégration de différents éléments souvent jugés disparates mais faisant bel et bien partie de l'expérience esthétique. Il soulève également l'implication des activités humaines dans l'appréciation esthétique des objets du quotidien qui comprend une dimension temporelle provoquée par la singularité propre

à chacune des situations quotidiennes. Cet exemple issu d'une tradition non-occidentale, exemplifie néanmoins certains enjeux de la philosophie esthétique en confrontant le cadre singulier de l'appréhension des objets du quotidien en situation d'activités diversifiées. A contrario, Saito (2001) rappelle que l'art se soumet plutôt à une caractérisation assez permanente qui se distingue du caractère éphémère des expériences du quotidien. Bien peu d'objets du quotidien resteront figés dans le temps et l'espace, à part ceux qui sont eux-mêmes considérés comme œuvre d'art domestiques, certains vases, bibelots, objets d'artisanat et d'antiquité, par exemple. La plupart du temps, les objets et environnements se transforment au gré des expériences et des nécessités de la vie de tous les jours. Occulter ces caractéristiques fondamentales de l'expérience esthétique du quotidien équivaut à s'écarter de sa nature profonde. En abordant l'expérience esthétique autrement que par l'art, Saito (2001) constate à quel point il devient nécessaire de réorienter l'esthétique vers différentes approches afin de s'adapter aux différents enjeux des expériences esthétiques du quotidien.

I believe that it is misleading to recognize the aesthetic value of everyday objects and activities only insofar as they are momentarily isolated from their everyday context and treated as art objects created specifically and exclusively for aesthetic purpose (Saito, 2001 ; 92).

En somme, la conséquence de l'édification de l'esthétique en philosophie de l'art, c'est l'éloignement de l'esthétique à sa dimension sociale, culturelle, spirituelle, pratique, morale et personnelle. Il y a, dans ce constat, suffisamment de raisons pour dépasser le modèle artistique comme référence absolue afin de réinvestir les phénomènes esthétiques contemporains et d'en révéler leurs valeurs socioculturelles et individuelles. Par ailleurs, les critiques posées à l'endroit de l'esthétique traditionnelle par l'expérience esthétique des objets et des environnements quotidiens invitent à réfléchir sur les fondements même de cette tradition. La discussion sur le mode de relation à l'espace et aux objets dans un contexte d'activités de tous les jours laisse entrevoir une redéfinition même de l'expérience esthétique qui ne se situe plus dans l'activité contemplative, mais qui semble se définir dans une posture active d'immersion et d'interconnexion avec les activités quotidiennes. Ce type de relation interroge donc les principes mêmes de l'expérience esthétique traditionnelle qui se trouve au cœur du concept de désintéressement énoncé par Kant au XVIII^e siècle. Si l'art a donc

présidé en grande partie la réflexion esthétique depuis le romantisme, l'héritage de Kant est demeuré également très vivant dans les théories esthétiques contemporaines, surtout celles qui se penchent sur l'expérience esthétique. On se rappelle que l'esthétique kantienne soutient la question de l'attitude ou de l'expérience esthétique à travers le concept de désintéressement.

2.3.2 L'héritage kantien : le concept de désintéressement revisité

Berleant considère que le désintéressement constitue le principe fondamental de l'esthétique occidentale. Les théories esthétiques du désintéressement, si elles poursuivent l'héritage kantien et sa théorie du jugement de goût, s'ancrent également dans l'héritage philosophique du XVIII^e siècle de Alison, Shaftesbury, Addison et Hutcheson.

Le désintéressement est l'attitude qui encadre la perception d'un objet en ce sens qu'elle n'est portée par aucun intérêt extérieur venant influencer l'expérience esthétique. Cette dernière est destinée à son propre dessein pour aboutir au pur plaisir esthétique, libre de toute contrainte morale ou pratique. C'est par cette condition, et elle seule, que se distinguerait l'esthétique des autres sphères de l'activité humaine.

Selon Berleant, le concept de désintéressement s'inscrit résolument dans la poursuite de la philosophie à rendre compte du réel de manière cognitive. « These three regions – science, morality and art – in fact constitute the principal domains of Kantian philosophy, which incorporates aesthetics into a division of the realm that has served the cognitive purposes of philosophy well » (Berleant, 1994b ; 243). Cette tradition esthétique qui perdure aujourd'hui a imposé un cadre théorique à l'esthétique qui a eu une profonde influence sur la compréhension de l'appréciation esthétique. On a alors abouti à une définition de l'appréciation esthétique largement acceptée et qui consiste en une attention particulière portée à l'endroit des objets, attention que l'on décrit comme étant contemplative et désintéressée excluant du même coup les considérations d'ordre pratique et utilitariste.

Nothing seems more natural than to think of aesthetic appreciation as a distinctive kind of attention, contemplative and disinterested, that is directed towards a work

of art apart from any other consideration, particularly of use, that would compromise our satisfaction in its intrinsic value (Berleant, 1994b ; 242).

Plusieurs théories contemporaines ont repris et reformulé le concept de désintéressement en insistant sur le mode d'attention ou d'attitude qu'il est nécessaire d'adopter pour *avoir une expérience esthétique*. Dickie distingue deux types de théories de l'attitude esthétique : les théories de la distanciation et les théories du désintéressement. Les premières sont associées à la théorie de la distance psychique d'Edward Bullough (1912) et les secondes renvoient aux travaux de Stolnitz (1960 [1988]) et de Vivas (1953). Les théories de la distance psychique sont centrées sur l'action de *mettre à distance*, la distanciation étant constitutive de l'attitude esthétique et visant une objectivisation de la situation en limitant l'influence des préjugés personnels. Ces fondements se trouvent étroitement associés à une orientation *positiviste* de l'esthétique qui cherche à rendre le plus *objectif* possible l'acte appréciatif par la mise à l'écart des influences trop subjectives.

L'approche de Stolnitz qui s'inspire de ce modèle est celle qui récupère le plus la tradition de l'esthétique centrée sur le désintéressement (Berleant, 1991). Stolnitz fonde la notion d'expérience esthétique sur la manière qu'est effectuée l'action de l'attention, manière qui se caractérise par le désintéressement. Il reprend ainsi à son profit la notion de désintéressement kantienne quand il tente de définir l'attitude esthétique qu'il juge déterminante dans l'expérience esthétique. Elle signifie : « l'attention désintéressée et pleine de sympathie et la contemplation portant sur n'importe quel objet de conscience quel qu'il soit, pour lui-même seul » (Stolnitz, 1988 ; 105). Le désintéressement impliqué dans l'attitude esthétique définit clairement le cadre de l'expérience : elle ne peut être déterminée par un objectif à atteindre, par une utilité quelconque de l'objet. L'expérience esthétique ne peut pas être orientée par un but, elle se détermine par le fait tout simple d'*avoir une expérience*.

C'est l'objet qui dirige l'expérience esthétique, pour son simple plaisir ou sa satisfaction. Il ne peut être lu comme un signe ou un signal, il n'est pas là pour signifier quelque chose en dehors de sa contemplation. En d'autres mots, la saisie esthétique des objets ou des environnements doit être accomplie en totale ouverture sur l'objet de la contemplation sans volonté ou intention cognitive c'est-à-dire sans intérêt à l'apprentissage d'une connaissance sur l'objet, sans intérêt évaluatif ou critique dans l'intention de porter un jugement. En adoptant une attitude esthétique, Stolnitz affirme que, pour

apprécier l'objet esthétiquement, il nous faille l'accepter en tant que tel, à partir de ses qualités intrinsèques d'où son expression *pleine de sympathie*. De même, l'attention qui est portée à l'objet est une activité de discernement permettant à l'observateur d'être attentif à la complexité des détails et à leur subtilité.

Dans l'approche de Stolnitz, la conscience esthétique, bien qu'elle soit plus couramment associée à la perception, peut aussi s'associer à la sensation de même qu'elle peut être produite par la connaissance intellectuelle. L'objet esthétique peut donc être de différente forme et genre pour être qualifiée d'esthétique en autant que s'y attache une attention esthétique désintéressée. « N'importe quoi, qu'il soit senti ou perçu, qu'il soit le produit de l'imagination ou de la pensée conceptuelle, peut devenir l'objet de l'attention esthétique » (Stolnitz, 1988 ; 113).

Stolnitz termine son analyse de l'attitude esthétique en précisant le sens du mot *esthétique* : c'est « l'attention désintéressée et pleine de sympathie » qui délimite le terme. Pour lui, « *l'expérience esthétique* [entre guillemets dans le texte] est l'expérience totale qu'on a quand on prend cette attitude ; *l'objet esthétique* est l'objet envers lequel cette attitude est adoptée ; la *valeur esthétique* est la valeur de cette expérience ou de son objet » (Stolnitz, 1988 ; 113). Dickie (1964 [1988]) confrontera avec véhémence la posture de désintéressement de Stolnitz et répondra à sa proposition en prétendant que la notion de l'attitude esthétique est un mythe. Il répudie toute forme de théories de l'attention esthétique et son attaque est assez virulente. Il juge ainsi impossible de ne porter aucun intérêt à l'œuvre d'art ou à un objet esthétique.

Les principales critiques de Dickie sur ces théories de l'attitude esthétique s'articulent autour de trois points : « 1) la manière dont il [le théoricien] souhaite poser les limites de la pertinence esthétique ; 2) la relation du critique à l'œuvre d'art ; et 3) *la relation de moralité à la valeur esthétique* » (Dickie, 1988 ; 125). Selon Dickie, la notion d'attitude esthétique, si elle n'a pas de valeur pour les théories esthétiques en soi, est plus utile sous une forme pratique parce qu'elle peut encadrer d'une certaine manière l'appréciation, par une mise à distance des préjugés à l'égard de l'œuvre d'art notamment l'art abstrait et contemporain. Plusieurs auteurs vont toutefois critiquer la position de Dickie la jugeant empreinte d'une conception erronée du désintéressement. En effet,

Zangwill (1992) souligne que la conception de Dickie du désintéressement s'égare de la conception kantienne. L'idée du désintéressement de Kant se situe dans le plaisir et non dans l'attitude ou la motivation à l'égard de l'œuvre. Selon Zangwill (1992), le plaisir désintéressé kantien se détermine par l'absence de désir. En l'occurrence, l'attitude est supportée par une certaine action alors que le sentiment du plaisir est davantage quelque chose qui arrive à la personne.

La critique de Berleant est néanmoins plus soutenue. Selon lui, la critique du concept de désintéressement ne peut s'effectuer sans examiner les idées latentes qui informent précisément sur ce type de concept, à savoir les idées sur l'universalité, l'objet d'art, la contemplation, la distance, l'isolement et les valeurs (Berleant, 1994b ; 244). Le concept de désintéressement avec les idées de contemplation et d'isolement de l'œuvre de son contexte pratique, rappelle Berleant, a surtout permis de sortir l'art d'une forte implication politique et religieuse qui régnait avant le XVIII^e siècle, l'art ayant été plutôt servile à ces sphères d'activité (Berleant et Hepburn, 2003).

Mais aujourd'hui, en mettant l'emphase sur une conception de l'art qui s'isole du monde qui l'entoure et qui se met à l'écart de la vie réelle, insiste Berleant, l'esthétique du désintéressement offre peu de possibilités d'appréhension des manifestations esthétiques de la culture industrielle. Elle en provoque plutôt une exclusion du questionnement esthétique. Berleant soutient également que le refuge de l'esthétique dans le désintéressement compromet l'immédiateté perceptuelle de l'expérience esthétique en ce qu'elle la complaît dans un dédale intellectualisant. De même, le désintéressement propose une fragmentation simpliste de l'expérience esthétique en la découpant en éléments distincts. Il stigmatise en ce sens l'expérience dans une posture dualiste implicite, caractérisée par l'observateur d'un côté et l'objet de l'autre.

Berleant souligne à ce titre que le concept de désintéressement a surtout servi à déterminer une expérience intrinsèquement normative sous le couvert d'objectifs sous-jacents de rendre la philosophie esthétique la plus *objective* possible. En d'autres termes, comment objectiver un phénomène consacré subjectif pour chercher à le rendre universel. Cette tâche a donc dominé l'esthétique philosophique en fixant en quasi dogme la condition de détachement propre à la relation esthétique adéquate, la rendant ainsi distincte des autres relations humaines qui supposent un lien

d'intérêt moral ou pratique à l'objet inhérent à l'expérience. Pour reprendre une métaphore environnementale, on a cherché à *purifier* l'expérience esthétique de ses contaminants. Pourtant, soutient Berleant, la dimension pratique d'une oeuvre artistique ou d'un objet artisanal ne le rend pas moins apte à participer à une expérience esthétique.

D'autres approches théoriques, comme l'herméneutique, le déconstructivisme et, sans aucun doute le féminisme, ont souligné à leur manière la faillite du concept de désintéressement et la notion d'attitude esthétique qu'elle sous-entend. Certaines insistent sur la contribution personnelle dans le processus de réception esthétique et dans la création artistique, d'autres sur l'impossibilité d'atteindre l'universalité et d'autres encore sur les sources du désintéressement dans l'instauration d'un système de pouvoir hiérarchisant les sens.

The Romantic attraction to the emotional and expressive dimensions of aesthetic experience, and the sharing of such experience through artistic communication, have definitively incorporated the personal contribution into the artistic and receptive processes. And in the present century, overt appreciative participation in the artistic process has increased to become a major feature. Moreover, late twentieth-century intellectual movements such as hermeneutics and deconstruction have undermined the cognitive structure in which disinterestedness has its place, dismissing the very idea of objective, universal judgment as mythical and impossible (Berleant, 1994b ; 243).

La critique du concept de désintéressement n'est cependant pas partagée par tous et elle constitue actuellement le cadre de nombreux débats amorcés entre autres par Emily Brady (1998b) et Ronald Hepburn (Berleant et Hepburn, 2005). Le débat oppose surtout une conception de l'esthétique qui tend à vouloir écarter la subjectivité personnelle pour établir une portée objective à l'appréciation esthétique et une autre qui, de nature plus postmoderne, tire justement profit de cette subjectivité.

Néanmoins, ce débat s'inscrit dans un renouvellement de la pensée en esthétique et certaines perspectives, sur la base de cette discussion, contribuent actuellement à une reformulation de l'esthétique. D'autres, on l'a vu précédemment, ont préféré insister sur le dépassement de l'esthétique de la sphère de l'art.

Esthétique traditionnelle

Perspective moderniste

Art comme référence

Univers formaliste (visuel)

Emphase sur l'étrangeté, la nouveauté ou l'exceptionnel, le remarquable – le beau
Permanence

Cognition vs Sentiment

Désintéressement

Contemplation (attention passive)

Dichotomie Objet / Sujet

Distanciation

Mise à l'écart de l'objet / sujet (institutionnalisation - muséification)

Universalité du jugement

Tableau 3_ Les concepts de l'esthétique traditionnelle.

2.4 Au-delà de l'esthétique traditionnelle: vers une reformulation de l'esthétique

Pour permettre ce revirement de situation, on doit donc beaucoup aux approches de l'esthétique du quotidien telles que formulées par Welsch, Leddy et Saito. On doit également aux théories féministes qui ont permis de resituer les questions esthétiques dans une perspective critique particulièrement celles des relations de pouvoir instaurées par l'autorité de l'art sur les autres domaines interpellés par l'esthétique, sur le rôle politique des sens, l'étude des genres et la reformulation des catégories esthétiques comme la beauté, le goût et le plaisir tous liés par le concept de désintéressement (Korsemeier, 2004a ; Korsemeier, 2004b). Ce dernier n'échappe pas à la critique féministe.

Disinterestedness has a long history; it characterizes the popular aesthetic attitude theories of the twentieth century, which argued that a prerequisite for any kind of full appreciation of art is a distanced, relatively contemplative stance towards a work of art. Similar assumptions about the most suitable way to view

art lie behind the formalist criticism that dominated visual art interpretation for decades, and that also characterize interpretive norms in other art forms such as literature and music (McClary 1991 ; Devereaux 1998; Brand 2000 cités dans Korsmeyer, 2004b). The value of disinterested aesthetic enjoyment has come under heavy critical scrutiny on the part of feminists, who have deconstructed this idea and argued that a supposedly disinterested stance is actually a covert and controlling voyeurism (Korsmeyer, 2004b ; 6).

De même, on ne peut passer sous silence, la réflexion récente sur les questions environnementales qui ont amené à réinvestir l'esthétique des questions morales et sociales qui, dans bien des cas, sont difficiles à écarter totalement, particulièrement lorsqu'on s'intéresse à la qualité de l'environnement qui nous entoure. C'est dans cette perspective qu'est née la critique de l'esthétique par l'esthétique environnementale qui s'est progressivement constituée ces dernières années. Elle regroupe différentes approches théoriques et se confond parfois à l'esthétique du quotidien. Ces approches, sous le couvert de l'esthétique environnementale, ont pour la plupart le mérite d'instaurer un important repositionnement théorique de l'esthétique (Berleant, 1991 ; 1994b; 2002).

2.4.1 Les approches significatives en esthétique environnementale, du paysage et de l'art

L'esthétique environnementale élargit la notion d'art à l'environnement en revendiquant une place privilégiée à l'expérience esthétique de la nature et des environnements quotidiens. Elle évacue, dans la plupart des cas, la notion de désintéressement et des idées qu'elles sous-tendent en rétablissant le lien de l'esthétique à la vie humaine dans toutes ses dimensions (à la fois pratique, religieuse, affective, sociale et technologique) ; l'expérience esthétique est une expérience sociale, culturelle et historique. Elle considère les expériences esthétiques négatives et les relations esthétiques dépréciatives.

L'esthétique environnementale s'est progressivement constituée depuis une quinzaine d'années en réaction à la domination de l'art sur l'esthétique. Elle a donc investi l'univers de l'esthétique par un regard ouvert et réintroduit l'esthétique au coeur des problématiques de

transformation de l'environnement en considérant ses dimensions sociales et morales. Elle se centre essentiellement sur la constitution d'une esthétique du quotidien. Ses approches sont particulièrement intéressantes pour notre sujet car elle inclut la question de l'expérience esthétique du paysage. Nous en exposerons les grandes lignes.

Selon Carlson (2002), l'esthétique environnementale traite de l'expérience esthétique du monde qui entoure les humains dans leur existence quotidienne, au jour le jour ; l'environnement dans lequel les humains travaillent, jouent, vivent. Il définit l'expérience esthétique comme l'appréciation d'objets qui touchent les sens d'une manière plaisante. La notion d'expérience esthétique est intimement liée à la nature de l'objet d'appréciation, c'est-à-dire l'environnement. Elle se distingue ainsi de l'expérience de l'oeuvre d'art, qui possède certaines limites d'appréhension. L'environnement quotidien ne possède pas de telles limites discernables. Les appréciateurs sont immergés dans l'objet d'appréciation, aucune distance ne peut opérer ou très rarement, tous les sens peuvent être sollicités. Le développement de l'esthétique environnementale a été influencé par l'esthétique du XVIII^e siècle (les questions du sublime et du pittoresque) et par deux facteurs récents (un théorique et l'autre pragmatique) : l'emphase de la philosophie esthétique du XX^e siècle sur l'art (non-distinction entre esthétique et artistique) **et les préoccupations du public envers la qualité esthétique de leur environnement qui se sont progressivement manifestées dans la deuxième moitié du XX^e siècle.** Ces deux facteurs ont permis d'élargir le champ de la discipline au-delà de l'esthétique du paysage et de déterminer les questions philosophiques de cette dernière (Carlson, 2002).

Carlson identifie deux approches au sein de l'esthétique environnementale : l'approche cognitiviste, soutenue par sa théorie de l'appréciation esthétique de l'environnement et l'approche de l'*engagement* pris dans son sens anglo-saxon, développée par Berleant. Pour Fosters (1998), l'esthétique environnementale s'est déployée à partir essentiellement de deux approches analytiques différentes de l'expérience esthétique - et l'appréciation qui en découle - : des approches narratives qui s'appliquent à choisir un cadre de références adéquat permettant d'expliquer le processus historique, mythologique ou scientifique de l'objet d'étude et, des approches *ambiantes* qui s'intéressent plus à décrire d'une manière sensible l'expérience de type impliqué qu'un appréciateur

a envers l'environnement qui l'entoure. Ces deux approches sont exemplifiées par l'esthétique cognitiviste de Carlson et par *l'esthétique de l'engagement* de Berleant.

2.4.1.1 L'approche cognitiviste de Allen Carlson

Dans l'approche cognitiviste de Carlson, la notion centrale est celle de l'appréciation esthétique *appropriée*. L'appréciation esthétique doit être guidée par l'objet d'appréciation et les connaissances scientifiques sur son origine, son type et ses propriétés permettent de nous conduire à une appréciation esthétique correcte. Carlson formule son modèle théorique de l'appréciation esthétique de la nature à partir d'une lecture analogique de la catégorisation artistique de Kendall Walton (1970). Ce dernier stipule que le contexte artistique par une connaissance de l'histoire et de la critique de l'art dicte l'appréciation adéquate que l'on doit formuler face à l'œuvre. Par un effort de transposition au contexte naturel, Carlson redéfinit l'appréciation esthétique *appropriée* de la nature en regard d'une lecture cadrée par le savoir scientifique, seul capable de fournir des catégories pertinentes face à l'histoire naturelle. Ces connaissances nous livrent un cadre d'appréciation juste et sérieux. Dans son texte *Curriculum pour l'étude paysagère*, Carlson (2005) définit son approche comme étant une façon d'appréhender le paysage en la fondant sur une appréciation la plus objective possible et se réclame ici clairement d'un présupposé post-positiviste. Étonnamment, il revendique un point de vue pluraliste de l'esthétique tout en rejetant la perspective postmoderne. Son discours s'inscrit dans la tradition formaliste (Bell, 1913) tout en tentant de la dépasser en se réclamant également de Santayana (1896) avec sa perspective psychologique. Dans son rapport à l'environnement, il adopte d'ailleurs le principe d'engagement dans la posture ou l'attitude face au paysage. Mais son principal intérêt se fonde sur une volonté de réunir les éléments pertinents à l'étude du paysage et à la formation d'une appréciation adéquate. Prenant ainsi partie d'une perspective plus méthodologique, il détermine cinq éléments fondamentaux de l'appréciation (forme, savoir général, savoir scientifique, histoire du paysage, usage contemporain du paysage) et trois éléments complémentaires mais non essentiels (mythe, symbole, art).

Selon Dumas (2001), bien que le travail de Carlson est louable en soi, il se réclame d'un naturalisme esthétique qui tend à exclure d'emblée les facteurs culturels et individuels en ancrant le

jugement esthétique dans la connaissance objective. « L'approche cognitive est donc fondée sur un présupposé normatif de forte envergure : elle exige de l'appréciation esthétique non seulement une simple expérience sensible de son objet mais en plus, une connaissance objective de ce qu'il est et de la façon dont il a été produit » (Dumas, 2001 ; 2).

L'approche de Carlson pose un certain malaise dans sa propension à fonder l'appréciation esthétique dans un jugement objectivant de type scientifique mais il ne faut pas sous-estimer pour autant son intérêt. Son apport réside dans l'introduction de données qui ne sont pas associées à la forme ou au sensible dans l'appréciation esthétique. Les connaissances de nature scientifique, dans ce cas, peuvent jouer un rôle important dans l'appréciation esthétique. Toutefois, la critique de Dumas soulève avec justesse les limites d'une approche qui tend à normaliser, voire imposer le recours à un type de connaissance et plus spécifiquement aux connaissances scientifiques objectives dans la formation d'une appréciation esthétique adéquate. Ce genre d'approche hiérarchise les types d'appréciations esthétiques possibles, en privilégiant le jugement des appréciateurs *connaissants* et experts aux dépens des appréciateurs *ordinaires*. Elle occulte du coup la sensibilité propre à chaque personne qui vit une expérience et évite en conséquence d'en favoriser la compréhension.

2.4.1.2 L'approche de l'*engagement*³³ de Arnold Berleant

Arnold Berleant est philosophe, musicien et professeur à l'Université de Long Island aux États-Unis. Il a écrit de nombreux ouvrages en philosophie dont la plupart traitent d'esthétique : *The Aesthetic Field : A Phenomenology of Aesthetic Experience* (1970), *Art and Engagement* (1991), *The Aesthetic of Environment* (1994) et *Living in the Landscape* (1997). Son approche philosophique est fortement inspirée des théories de John Dewey et se centre sur l'expérience esthétique et la notion d'*engagement*³⁴.

L'esthétique chez Berleant se comprend comme un mode de relation au monde, elle se veut une connexion complexe à celui-ci. Rejetant l'esthétique du désintéressement du XVIII^e siècle, le cœur de sa théorie esthétique est basé sur l'expérience esthétique, expérience unifiante et en continuité avec ce qui entoure les personnes. La continuité constitue, à son propre aveu, le fondement même de son approche.

Dans *Living in the Landscape*, il explique : « The chapters all join in developing the theme of continuity, which has become increasingly basic to my thinking. This book might, in fact, have been called *Natural Continuities*, for this phrase identifies the underlying concept that binds the various aspects of environment » (Berleant, 1997 ; 5). L'esthétique de Berleant peut dans ce sens être

³³ L'*engagement* est pris ici dans son sens anglosaxon.

³⁴ La thèse de doctorat de Berleant (1962) a porté notamment sur l'approche méthodologique de la philosophie sociale chez ce dernier. Il retiendra de Dewey, l'emphase sur l'unité et la continuité de l'expérience esthétique. Son approche tente de réunir les différents aspects contextuels d'une situation esthétique (Berleant, 2000 [1970]).

considérée comme une esthétique pratique engagée dans l'action. C'est ce que l'on comprend de sa notion d'*engagement*. Sa perspective environnementale qu'il aborde dans ses nombreux ouvrages, révèle ainsi l'importance du caractère engagé de l'expérience à la fois de l'art et de la nature. Particulièrement éclairé par la relation à la nature, il entend définir l'expérience dans sa dimension situationnelle. Il devient en effet difficile de se soustraire de la nature, de s'y exclure. Selon Berleant, l'environnement agit comme paradigme esthétique parce qu'il confronte la théorie de l'art et du désintéressement esthétique à une théorie participante, ancrée dans l'expérience, une théorie empirique et pratique. Elle justifie une remise en question de la tradition contemplative en esthétique.

L'esthétique du désintéressement s'est surtout développée autour des concepts liés à l'art. Très peu de théories se sont préoccupées de la nature. Par ces aspects contextualisés, la théorie de l'esthétique de Berleant élargit son champ d'application à l'environnement. Dans cette perspective théorique, l'environnement signifie l'espace qui nous entoure et les conditions de cet environnement sont étroitement liées à la vie humaine, elles en font partie (Berleant, 1997). Il forme nos conditions de vie. Le paysage, terme aussi employé par Berleant, en constitue son caractère vivant ou humain. Par le paysage, il s'agit d'une relation plus individuelle qui s'établit entre l'être humain et l'environnement. Le paysage est particulier à une situation géographique, à un lieu. L'environnement est utilisé comme terme général alors que le paysage exemplifie la présence humaine dans l'environnement, à partir d'un point dans l'espace (Berleant, 1997). Le paysage implique par ailleurs une relation corporelle à l'environnement (Berleant, 1997).

Without a human presence, it possesses only possibilities. The human contribution to landscape produces knowledge by being, not only by thinking; it provides an understanding gained through action, not contemplation. Furthermore, apprehending the aesthetic value of landscape in this way not only offers cognitive gratification; it also provides a means of recognizing that value in experience and may arouse an incentive to promote it. The aesthetic experience of environment, whether formalized in traditional practices or developed into guiding principles, has profound practical import (Berleant, 1997 ; 18).

Pour Berleant, l'expérience esthétique du paysage intègre par conséquent toutes les constituantes de l'expérience de l'environnement. Elle suppose un engagement, une implication de

l'être dans l'environnement dont il participe en tant qu'humain. « *Incorporate* is a good word here, for it means literally to bring our bodies in, and this engagement in a whole is what the aesthetic experience of environment involves » (Berleant, 1997 ; 13).

La notion d'engagement de Berleant emprunte beaucoup à la notion de *continuité* de l'expérience de Dewey (Dewey, 1934). La continuité permet d'appréhender la relation esthétique d'une manière englobante, non distanciée en ne souscrivant pas à la dualité comme mode d'expérience. Dewey la décrit en utilisant l'exemple de la rivière comme flot continu (Dewey, 1934). L'expérience se constitue en progression, de quelque chose en quelque chose, chaque événement étant distinctif mais relié à un autre dans un flot continu. Cet exemple de la rivière est assez éloquent. On peut difficilement saisir la rivière sans son mouvement continu. Bien que la rivière se conçoive aisément dans ce flot incessant d'eau qui s'alimente d'une source et se déverse dans une autre, elle se pense aussi comme rivière en soi. Il s'agit alors à la fois de l'unité de la rivière et de sa continuité.

Because of continuous merging, there are no holes, mechanical junctions, and dead centers when we have *an* [en italique dans le texte] experience. There are pauses, places of rest, but they punctuate and define the quality of movement. They sum up what has been undergone and prevent its dissepation and idle evaporation. Continued accelaration is breathless and prevents parts from gaining distinction. In a work of art, different acts, episodes, occurrences melt and fuse into unity, and yet do not disappear and lose their own character as they do so - just as in a genial conversation there is a continuous interchange and blending, and yet each speaker not only retains his own character but manifests it more clearly than is his wont. An experience has a unity that gives it its name, *that* [en italique dans le texte] meal, that storm, that rupture of friendship (Dewey, 1980 ; 36-37).

Le principe de continuité de Dewey dépasse largement les questions esthétiques. Il constitue un principe démocratique qui lie l'être humain à la société sans que l'un et l'autre ne soit tout à fait un mais jamais totalement l'autre. L'un et l'autre entre en relation, en situation de transaction et à partir d'une situation donnée pour un être humain s'exerce l'influence sur la suivante et ainsi de suite (Deledalle, 1967). Le but poursuivi est ainsi pédagogique puisqu'il aurait potentiel d'*apprentissage* d'une situation sur les suivantes.

Cette disposition démocratique ainsi que son potentiel pédagogique se retrouvent aussi chez Berleant. Sa théorie esthétique s'appuie sur ce concept de continuité pour formuler l'idée d'*engagement*. Cela lui permet de replacer la relation esthétique humaine dans une interaction continue avec le monde. Il s'agit d'une connexion à l'environnement qui nous entoure. La théorie esthétique de Berleant est opposée ainsi à une dualité corps-objet, sujet-objet. On rejette la contemplation comme mode de relation avec l'objet d'art et la nature car, il n'existe pas de position distante du sujet face à l'objet. Dans l'expérience esthétique de la nature, la théorie esthétique est particulièrement confrontée à une distanciation impossible. En quelque sorte, la relation humaine à l'environnement commande une relation d'engagement esthétique où il y a une participation nécessaire, une appréciation active.

Environment, in the large sense, is not a domain separate and distinct from ourselves as human inhabitants. We are rather continuous with environment, an integral part of its processes. The usual tradition in aesthetics has difficulty with this, for it claims that appreciation requires a receptive, contemplative attitude. Such an attitude befits an observer, but nature admits of no such observer, for nothing can remain apart and uninvolved. Two fundamentally opposed alternatives seem possible here. The usual choice is to regard the aesthetics of environment as a kind of appreciative enjoyment distinctly different from art. The other is to treat the appreciation of nature and of art as essentially the same. The first allows us to retain the tradition in aesthetics unchanged ; the second obliges us to abandon that tradition for an aesthetic that accomodates both art and nature on equal terms. This aesthetic of engagement, as I call it, leads to a restructuring of aesthetic theory, a revision especially congenial to environmental aesthetics, in which the continuity of engagement in the natural world replaces the contemplative appreciation of a beautiful object or scene (Berleant, 1992 ; 12).

L'esthétique de l'*engagement* est déterminante dans l'approche de Berleant. Elle se constitue dans la continuité avec la vie quotidienne et dans une intégration perceptuelle où tous les sens contribuent à l'expérience. L'expérience esthétique est par conséquent une expérience sensible non limitée à la seule vision. La notion d'*engagement* signifie qu'il y a une participation de l'être humain dans l'expérience qui s'inscrit dans l'action et non pas dans la contemplation. L'appréciation esthétique trouve sa source dans l'expérience qui n'est pas désintéressée, ni distanciée mais, impliquée. Dans l'appréciation participante, la continuité de l'expérience s'établit dans une relation

dynamique impliquant tous les éléments et facteurs que constitue l'expérience esthétique. Il convient alors de parler d'une situation dans laquelle se déroule l'expérience dans son ensemble. C'est donc un modèle d'interrelations entre les différents aspects d'une relation esthétique auquel s'attarde Berleant (1970). Ainsi, l'expérience esthétique se constitue dans une situation de réception active, engagée. Berleant fait reposer sa théorie sur l'activité esthétique. Selon lui, la théorie doit découler du phénomène esthétique. Cette dernière doit ainsi porter sur la détermination des frontières de l'expérience esthétique elle-même. Il s'agit d'une forme d'esthétique empirique qui doit rechercher les modes esthétiques à même l'expérience. On tente alors d'identifier tous les éléments pertinents découlant du phénomène esthétique sans pré-jugement. Cette théorie rend aussi possible l'ouverture vers des différences d'appréciation. Une théorie esthétique doit ainsi compter sur les différences de jugements et d'expériences. On cherche donc à faire émerger non plus un jugement universel semblable pour tous mais des généralités qui ne peuvent qu'être contextuelles et qui se manifestent sous forme de communautés esthétiques. Une théorie esthétique est en son essence culturaliste. Elle examine les circonstances de l'événement ou de la situation dans son ensemble (Berleant, 1970).

We come to recognize, then, that aesthetic perception is never purely physical sensation and never discrete and timeless. It is always contextual, mediated by the variety of conditions and influences that shape all experience. And because we live as part of a cultural environment, our aesthetic perception and judgment are inevitably cultural (Berleant, 1992 ; 21).

2.4.1.3 Des approches complémentaires à l'esthétique de l'*engagement*

À l'instar des approches de l'esthétique environnementale, plusieurs théoriciens apportent un approfondissement éclairant sur la nature même de l'expérience esthétique et son analyse. Ils ne recourent pas tous à une critique des concepts de l'esthétique traditionnelle que sont l'art, la contemplation, la distance, le désintéressement et l'universalité mais proposent tous des éléments de compréhension intéressants sur l'expérience esthétique et l'appréciation qui renouvellent partiellement leur portée dans la discipline esthétique. Il s'agit en somme de l'approche active de Kupfer, de l'approche culturelle de Roger, de l'approche conciliatrice de Leddy, de l'approche

cognitivo-sensible de Schaeffer et Tuan et finalement des points de vue de la saisie de l'analyse de l'expérience esthétique de Lang, Nohl et Fenner.

Le concept d'*engagement* a été repris par Kupfer (2003) pour distinguer l'expérience esthétique de la nature de celle de l'art. Selon lui, la nature implique une appréciation esthétique active qui dépasse sa saisie traditionnelle, l'esthétique passant d'un mode plus panoramique à un mode plus intimiste. Être dans la nature apporte deux opportunités esthétiques autres que celle du spectateur : action dans la nature et action avec la nature.

L'action dans la nature implique un mouvement dans l'espace c'est-à-dire un changement par et dans l'action. L'expérience esthétique se développe en séquence intégrée, d'un moment à l'autre. Par ailleurs, le mouvement du corps induit aussi une certaine forme de caractéristique esthétique – corps tendu, relaxé, respiration en accord/désaccord avec la nature, etc. L'action avec la nature suggère un mode d'interaction plus direct comme grimper dans un arbre. Kupfer considère que l'expérience esthétique est partie prenante d'une conscience d'être pleinement immergé dans le phénomène naturel. Il insiste ainsi sur l'équilibre nécessaire entre l'activité et la réceptivité dans l'*engagement*.

Dans une perspective culturelle, Roger (1978, 1997) propose une théorie esthétique du paysage axée sur le concept d'artialisation. Par artialisation, il est entendu la transformation par l'art d'un lieu. Cette artialisation est parfois directe, *in situ*, par la transformation physique d'un lieu sous l'intention artistique d'un jardinier ou d'un architecte de paysage. Elle est aussi indirecte, *in visu*, par la médiation du regard qui *applique* des modèles artistiques dans sa lecture du lieu. Selon lui, c'est cette correspondance à des modèles qui fait du lieu un paysage.

Notre regard, même quand nous le croyons pauvre, est riche, et comme saturé d'une profusion de modèles, latents, invétérés, et donc insoupçonnés : picturaux, littéraires, cinématographiques, télévisuels, publicitaires, etc., qui oeuvrent en silence pour, à chaque instant, *modeler* notre expérience, perceptive ou non. Nous sommes, à notre insu, une intense forgerie artistique et nous serions stupéfaits si l'on nous révélait tout ce qui, en nous, provient de l'art. Il en va ainsi du paysage, l'un des lieux privilégiés où l'on peut vérifier et mesurer cette puissance esthétique (Roger, 1997 ; 16).

Roger, bien qu'il articule sa théorie autour de la dimension artistique uniquement, nous apprend, en s'appuyant entre autres sur l'argument historique, que le paysage est culturellement construit. Cette approche autorise en quelque sorte que soit considéré un pylône comme sujet artistique telle une photographie ou une peinture et que son appréciation peut dépendre également de ce regard *artialisant*.

Tom Leddy (2004), dans son esthétique du quotidien, aspire également à autoriser un regard artistique sur les phénomènes du quotidien en s'inscrivant du même coup dans la lignée théorique de Roger (1978). Toutefois, il propose une approche plus conciliatrice qui s'accommode du désintéressement et de l'*engagement*. Ainsi, Leddy ne délaisse pas les concepts de distance et de contemplation de l'esthétique traditionnelle tout en n'excluant pas qu'il faille parfois dépasser la relation contemplative et artialisante et s'ouvrir sur une relation impliquée, en situation quotidienne et familière d'un rapport à l'environnement.

D'autres encore, comme Valéry en 1957 et plus récemment Jean-Marie Schaeffer (1996a ; 1996b ; 2002), face aux critiques de l'esthétique en tant que théorie de l'art, s'efforcent de recentrer le discours esthétique autour du sensible et du sentir tout en considérant essentiel de revendiquer un apport des disciplines de l'éthique ou celles encore qui tentent de mieux comprendre les affects humains (Talon-Hugon, 2004). Jean-Marie Schaeffer (2002) propose d'ailleurs une définition de l'expérience esthétique comme étant une conduite esthétique. Il s'agit alors d'une expérience cognitive au sens d'une activité d'attention, de discernement portée envers l'environnement qui entoure les êtres humains et permettant de s'y orienter ; d'une activité de discernement « chargée affectivement, au sens où elle est valorisée pour la satisfaction qu'elle est capable de provoquer » (Schaeffer, 2002 ; 282).

Tuan (1989) a proposé également une approche qui se distingue de l'esthétique traditionnelle dans ce qu'elle s'oppose au dualisme latente entre le corps et l'esprit. Selon lui, l'esthétique occidentale renvoie à la dichotomie entre phénomènes de surface et de profondeur, entre appréhension sensible et compréhension intellectuelle. La surface est généralement associée à la superficialité et on tend à sous-estimer la valeur des sens et de l'apparence et à estimer le savoir

des structures sous-jacentes et des causes. L'esthétique étant liée à la surface, elle est donc occultée et négligée. Pourtant, l'expérience esthétique constitue un universel humain. Les réactions esthétiques informent et dirigent les sentiments, la pensée et les actions des personnes. Pour Tuan, l'expérience esthétique, si elle s'ancre dans le plaisir des sens, demeure informée par la pensée. Elle va du frisson de satisfaction principalement ressenti physiquement à une réponse médiatisée par une appréciation intellectuelle. Il est question à la fois de sensation et de médiation culturelle. Une appréciation esthétique est largement influencée par des associations (métaphoriques), par la mémoire et le savoir. Tuan insiste également sur le processus de formation de l'être à travers l'apprentissage et le plaisir n'échappe pas à ce travail d'apprentissage qui s'accomplit dans un effort jumelé d'imagination et de compréhension.

Dans une perspective plus analytique, Lang (1988), Nohl (2001) et Fenner (2003) introduisent des éléments souvent délaissés de l'expérience esthétique. Lang propose une analyse symbolique de l'architecture. Nohl et Fenner suggère plutôt un cadre d'analyse à partir d'une catégorisation des dimensions de l'expérience esthétique.

Lang (1988) trouve utile de reprendre les distinctions de Santayana (1896) dans son esthétique symbolique de l'architecture. L'expérience esthétique se manifeste dans les relations sensorielles, formelles et symboliques avec l'environnement bâti, cette dernière étant transversale aux deux autres dimensions. Lang explore comment la sémiotique peut contribuer à définir une esthétique symbolique de l'architecture en misant surtout sur les dimensions sensorielles et formelles de l'expérience esthétique.

Au-delà des dimensions sensibles, symboliques et formelles, Nohl (2001) ainsi que Fenner (2003), introduisent, dans leur modèle d'analyse esthétique, une dimension connexe (Fenner, 2003) ou symptomatique (Nohl, 2001) qui est rarement sollicitée en esthétique et qui renvoie au caractère global de l'expérience. La dimension connexe de Fenner renvoie aux informations qui ne sont pas associées à la forme d'un objet (informations médicale, politique, sociale, éthique, historique, etc.) susceptibles d'entrer en jeu lors de l'expérience esthétique. Le niveau symptomatique de Nohl est un niveau de connaissance qui participe à l'appréciation esthétique parce que certains éléments du

paysage informant et fournissent des signes sur le plan non formel qui renvoient à autre chose. Ces aspects sont directement ou indirectement imbriqués dans la formation de l'appréciation esthétique. Tous ces éléments dépassent largement la dimension visuelle et formelle généralement associée à l'appréciation esthétique.

Les aspects qui sont explorés dans l'expérience esthétique sont donc liés à différentes modalités plus analytiques de l'expérience de l'objet et de l'espace (Fenner, 2003). À cet égard, Fenner n'hésite pas à souligner la différence entre l'expérience de nature personnelle et l'analyse qui en est déduite. Il introduit alors quatre dimensions utiles dans l'appréhension de l'expérience. L'auteur, en s'intéressant à l'expérience esthétique, trouvera adéquat de soutenir son argumentation par des approches de l'esthétique dites psychologiques. Il réfère entre autres choses à Archibald Alison (1812) et sa théorie de l'imagination, à Santayana (1896), à Dewey (1934) et plus récemment à Stolnitz (1960) et Beardsley (1958). Tous ces auteurs se penchent sur la psychologie de l'expérience esthétique plutôt que de cerner les conditions du jugement esthétique. « The point to be made here is a simple one : today we approach the field of aesthetics as a hybrid discipline, incorporating sophisticated empirical approaches to the nature of experience as well as the philosophical views and bases » (Fenner, 2003 ; 44).

À partir de ce positionnement théorique, Fenner propose de mettre en évidence la complexité des éléments qui entre en jeu lors d'une expérience esthétique qui, faut-il le souligner, ne sont pas exclusivement formels et sensoriels. Il distingue ainsi différentes dimensions dans l'analyse esthétique : l'analyse formelle, les associations imaginatives, les contextes et les facteurs externes. L'analyse formelle que l'auteur considère comme étant la plus utilisée lorsqu'il est question d'évaluation esthétique, concerne les aspects sensoriels. Elle met l'accent sur les propriétés objectives de base (lignes, couleurs, proportions, contrastes) d'où découle un point de vue sur les qualités esthétiques qui permettent de déterminer une valeur esthétique de l'objet. Par associations imaginatives, Fenner réfère en particulier à la conception de l'esthétique de Allison (1812). Entre en jeu, l'activité de l'imagination ou de la pensée d'une personne qui est dans ce sens considérée comme un participant *actif*. Il s'agit d'association relationnelle qui peut susciter un retour en arrière et activer la mémoire par exemple, comme le cas des odeurs. Ce type d'association n'est pas purement

subjective puisqu'elle lie une réalité objectale à une mémoire individuelle mais, elle demeure purement individuelle et particulière. L'auteur distingue trois types d'association à l'œuvre lors d'une expérience esthétique : *réminiscente* (évocatrice), association marquée par un retour sur un souvenir passé ; émotive c'est-à-dire l'imagination en association avec une émotion particulière (le bleu me fait sentir triste) et cognitive dérivant d'une association intellectuelle qui lie l'objet en présence à un autre objet qui partage certaines propriétés avec le premier. Les contextes représentent un défi à l'analyse esthétique puisqu'ils confrontent des valeurs sociales, morales ou des préférences associées aux caractéristiques des individus. Les facteurs externes n'ont rien à voir avec les qualités formelles de l'objet comme telles, mais ils jouent certainement un rôle dans l'expérience esthétique. L'auteur souligne qu'il s'agit d'*aspects secondaires*. Fenner les regroupe en facteurs informationnels associés à l'objet (origine, comparaison, provenance de l'information) et en facteurs subjectifs (psychologiques, physiques et processus de distanciation en présence).

De la même manière, le modèle de l'expérience esthétique du paysage de Werner Nohl (2001) propose quatre types de connaissances à partir desquelles une information esthétique peut s'obtenir. Elles se distinguent par des aspects narratifs (les perceptions ou les éléments perçus du paysage - niveau perceptif et les symptômes ou les signes associés au paysage - niveau symptomatique) et des aspects poétiques (les sentiments et émotions - niveau expressif, les significations et les symboles - niveau symbolique). À partir de ces dimensions, l'auteur identifie quatre modèles ou catégories paysagères dominantes - *beautiful, sublime, interesting, plain* - le beau (pittoresque), le sublime, l'intéressant et l'ordinaire.

2.5 Une esthétique du quotidien

Ce chapitre a introduit les notions d'expérience et d'appréciation esthétique selon un point de vue qui tend à se dissocier d'une conception strictement formaliste de l'esthétique dérivée de ce qu'on a appelé l'esthétique traditionnelle. La nécessité de dépasser la référence au domaine artistique a ponctué largement la discussion théorique à ce sujet. En effet, l'esthétique traditionnelle a instauré dans la philosophie esthétique des idées latentes au sujet de l'expérience et l'appréciation esthétique sur lesquelles il semblait impérieux de revenir. Au-delà de la référence artistique,

l'esthétique traditionnelle a suivi un postulat de désintéressement qui implique une mise à l'écart de l'intérêt moral, pratique et personnel face à l'objet. Ce concept a été interprété à la fois comme une distance psychique nécessaire à l'appréciation et comme une attitude réflexive à adopter pour permettre de révéler ce qui est esthétique dans l'expérience, plaçant l'individu au-dessus des aléas et tracasseries de la vie quotidienne. Sans nécessairement proscrire ce type d'attitude, l'expérience esthétique des environnements quotidiens en soulève cependant la question de la nécessité. D'une manière plus analytique, Nohl et Fenner ont d'ailleurs introduit des éléments d'analyse qui interfèrent dans l'expérience esthétique confrontant l'analyse esthétique à des aspects longtemps évacués. Lang en reprenant les dimensions de l'esthétique de Santaya c'est-à-dire le formel, le sensible et le symbolique, soulignait déjà la transversalité de la dimension symbolique. Saito (2001), par l'exemple du rituel du thé, a très bien défendu l'interpénétration des différentes dimensions de la vie quotidienne dans l'expérience esthétique s'opposant ainsi à une ségrégation des éléments de l'expérience en sphère distincte, posant là les limites des approches de Nohl et Fenner qui ont tendance à opérer une certaine distinction entre les différentes dimensions de l'expérience esthétique. Ainsi les dimensions symptomatiques ou externes, telles que décrites par ces deux auteurs, ont tendance à se définir en dehors de l'expérience esthétique, étant considérées comme secondaires mais contribuant néanmoins à l'expérience. Cette distinction entre des dimensions esthétiques et non-esthétiques, pourtant toutes deux essentielles à l'expérience, laisse planer encore une timide dissociation de l'esthétique traditionnelle. Quoi de plus difficile donc, d'opérer une non-distinction quant aux éléments prenant partie d'une expérience esthétique.

Le positionnement adoptée dans ce chapitre tente, dans ce sens, de s'éloigner du discours qui s'oriente sur ce qui peut être esthétique et ce qui ne l'est pas, s'écartant du coup, de la question des objets esthétiques, des propriétés esthétiques, des dimensions esthétiques et de l'indentification de critères d'excellence, pour revenir sur ce qui se produit en situation d'expérience et d'appréciation esthétique en regard de la pertinence face à la problématique à l'étude³⁵. Cette perspective s'apparente donc, dans les visées à tout le moins et non pas dans la manière, de la quête de Dewey et Santaya, qui ont cherché à rendre compte de la psychologie de l'expérience esthétique plutôt que des conditions du jugement esthétique.

Si l'esthétique concerne *a priori* les questions de sensibilité, de perception et du sentir, celle-ci se module à travers le corps et l'esprit, l'espace et le temps dans une dynamique qui interpelle la vie humaine dans sa complexité. Saito en a fait l'illustration avec le rituel oriental du thé. Tuan avait également inscrit le sensible et le cognitif au sein de l'expérience esthétique, dépassant du même coup la relation dichotomique corps/esprit. Berleant, inspiré de Dewey, a par ailleurs posé son discours esthétique, non plus dans une pensée dualiste mais à partir d'un principe de continuité avec la vie. Dewey, rappelle Brady (2005), avait déjà instauré une certaine forme de critique des théories esthétiques qu'il jugeait élitistes et éloignées de l'expérience humaine. « Put simply, he replaced an aesthetics of the rarefied with an aesthetics of the everyday » (Brady, 2005 ; 1). Il ne s'agit donc plus d'une esthétique du désintéressement ou de l'exclusion des modalités pratiques de la vie mais d'une

³⁵ Cette position qui revendique de développer l'étude de l'esthétique en regard de la pertinence quant à la problématique et non en se conformant uniquement aux éléments théoriques, est soutenue par Y. Saito (2001) dans son texte *Everyday Aesthetics*.

esthétique impliquée et impliquante qui tire profit du concept d'*engagement*. Ce dernier centre l'expérience sensible sur tous les sens, au-delà de la vision et de l'ouïe, apanage de l'esthétique traditionnelle. L'expérience esthétique est poly-sensorielle et se définit toujours de manière située et dépendante des conditions contextuelles d'activation expérientielle ; c'est une continuelle médiation physique, sensorielle, affective, culturelle, sociale, personnelle et historique.

Cette re-définition de l'esthétique s'appuie sur un changement paradigmatique de modèle ; la perspective théorique de l'esthétique développée dans cette thèse ne se situe plus dans une dépendance univoque aux phénomènes artistiques mais, s'ancre désormais dans une réalité quotidienne, de la personne dans son environnement. L'esthétique de l'*engagement* en se détachant d'une conception strictement artistique trouve ses références dans l'expérience de la nature et des environnements quotidiens. Il n'est toutefois pas question d'évacuer l'art totalement : l'art, en tant que manifestation culturelle, informe l'appréciation dans une certaine mesure. Le concept d'*artialisation* de Roger peut donc participer à une compréhension de la modulation de l'appréciation esthétique. Cependant, il ne faut pas comprendre par cette affirmation que le processus d'*artialisation* est suffisant pour l'appréhension du phénomène d'appréciation esthétique. Saito, Welsch et Berleant, entre autres, ont suffisamment introduit les écueils et difficultés d'une approche qui tend à voir dans l'expérience esthétique des environnements quotidiens une manifestation inférieure de l'art.

L'avantage d'un tel positionnement ne se situe pas uniquement dans la portée plus large qu'elle offre à l'esthétique. Elle permet surtout une interprétation flexible des manifestations de l'esthétique dans la vie de tous les jours, notamment celles qui soulèvent une problématique paysagère. Cette esthétique du quotidien se centre sur l'univers polysensoriel et met l'emphase sur le familier (Haapala, 2004), l'ordinaire (Duncum, 1999) et la proximité dans l'expérience esthétique. Elle se méfie de la tendance à formuler une appréciation uniquement en regard de l'étrangeté (Haapala, 2004), la nouveauté, l'exceptionnel et le remarquable (Duncum, 1999) dans la mesure où les environnements quotidiens se démarquent des manifestations artistiques. Il s'agit d'une esthétique en continuité avec la vie (Dewey, 1934).

Esthétique traditionnelle	Esthétique du quotidien
Perspective moderniste	Perspective postmoderniste et critique
Art	Nature / Quotidien / Environnement (Saito, Duncum, Leddy)
Univers formaliste (visuel) Emphase sur l'étrangeté, la nouveauté ou l'exceptionnel, le remarquable Permanence	Univers polysensoriel Emphase sur le familier, l'ordinaire, la proximité (Haapala, Duncum) Impermanence
Cognition vs Sentiment – dialectique du corps et de l'esprit	Interpénétration des dimensions humaines dans l'expression de la sensibilité esthétique
Désintéressement	Implication / <i>Engagement</i> (Berleant)
Contemplation (attention passive) Dichotomie Objet / Sujet	Expérience (attention active) Interrelation, immersion – continuité (Dewey)
Distanciation Mise à l'écart de l'objet / sujet (institutionnalisation - muséification)	Participation Contextualisation (physique, psychologique, morale et pratique)
Universalité du jugement	Généralités contextuelles - communautés esthétiques

Tableau 4_ Les concepts de l'esthétique traditionnelle vs les concepts de l'esthétique du quotidien.

2.5.1 Une définition de l'expérience esthétique du paysage

S'appuyant sur cette *nouvelle* esthétique, Berleant a également bien formulé le rapport entre paysage et esthétique. Il a distingué trois différents modèles de l'expérience esthétique du paysage : le modèle contemplatif, le modèle actif et le modèle participatif (Berleant, 1988).

Le modèle contemplatif s'inscrit dans la perspective de l'esthétique de la séparation et de la distance. L'accent est mis sur l'espace physique. Selon Berleant, ce modèle tire son héritage du XVIII^{es}. et de la peinture du paysage. Cette approche théorique de l'expérience esthétique est centrée sur l'objet-paysage et sur l'universalité du jugement esthétique.

Le modèle actif est issu de l'esthétique pragmatique (Dewey, 1934) et de l'esthétique phénoménologique (Merleau-Ponty, 1976). Le monde objectif se distingue du monde perçu. Il est toujours *expérencié* par un humain percevant. La théorie de l'expérience esthétique s'attarde à la

manière de s'engager dans une expérience spatiale et non sur les façons de l'objectiver et de la conceptualiser. (Berleant et Carlson, 1998 ; 93) Cette théorie est centrée sur le sujet.

Le modèle participatif conduit à une esthétique de l'engagement. L'expérience esthétique dérive d'une force continue, d'une relation réciproque entre l'environnement et l'organisme humain. Ce modèle reconnaît, contrairement au modèle actif, que les caractéristiques de l'environnement affectent et tendent à former des réponses chez le sujet percevant. Mais ces caractéristiques sont pleinement perceptibles que dans l'expérience *engagée* de l'environnement. Le modèle participatif renvoie donc à une conception médiane du paysage, entre le territoire réel et la réception esthétique chez une personne³⁶.

Conversely, a participatory model of experience provides a key to environmental understanding. Aesthetic engagement enables us to grasp the environment as a setting of dynamic powers, a field of forces that engages both the perceiver and perceived in an experiential unity. What is important are not physical traits but perceptual ones, not how things are but how they are experienced. In such a phenomenological field, the environment cannot be objectified; rather, it is a totality continuous with the participant. An environment can be designed to work in this mode, or it can be structured to oppose it (Berleant, 1988 ; 97).

³⁶ Cette conception de l'expérience esthétique du paysage chez Berleant ne saurait trop rappeler, dans une certaine mesure, le concept de *médiance* développé par Berque dans sa théorie du paysage. La *médiance* se définit comme « le sens d'un milieu ; à la fois tendance objective, sensation/perception et signification de cette relation médiale » (Berque, 1990, 48).

En somme, Berleant distingue deux attitudes face à l'espace : la distanciation (attitude désintéressée) et l'engagement (attitude impliquée). Ces modes d'expérience esthétique du territoire renvoient à deux manières de définir le paysage : le paysage panoramique où l'être humain est un observateur distancié de la scène à contempler, et le paysage participatif où la personne est impliquée dans l'espace. L'importance relative du visuel distingue donc ces deux définitions. La première définition s'inscrit dans la tradition de l'art. La seconde repose sur la perspective esthétique que ce chapitre a essayé de mettre en lumière. L'expérience esthétique du paysage est alors considérée comme une expérience polysensorielle, participante et investie par plusieurs dimensions humaines. Elle se situe spatialement et temporellement et n'est pas exclusivement visuelle. La définition du paysage sur laquelle s'appuie la présente thèse et qui a été présentée en introduction ne se soustrait donc pas de ce positionnement théorique en regard de l'expérience esthétique. En ce sens, le paysage ne peut se concevoir comme un donné objectif sur lequel repose une appréciation de ses composantes formelles et visibles. Le paysage se définit plutôt comme un construit social, collectif ou individuel, découlant d'une appréciation esthétique qui s'enracine dans l'expérience esthétique du territoire. L'expérience se caractérise par l'implication voire même l'imbrication de différents aspects de l'activité humaine que sont les aspects sociaux, physiques, spatiaux, psychologiques, culturels, historiques, pratiques, moraux. L'appréciation esthétique n'est pas passive : elle s'entremêle à plusieurs dimensions humaines qui dépassent largement les considérations strictement formelles et visuelles. L'analyse de l'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie devrait en ce sens révéler la pertinence de cette définition.

Chapitre 3 : Structure de la démarche méthodologique

Ayant déjà positionné la recherche dans la perspective de la méthodologie qualitative dans le premier chapitre, le présent chapitre s'attarde plus précisément à expliciter les techniques et méthodes sélectionnées pour la compréhension de cette problématique. Il aborde les différents aspects de la collecte, l'analyse et l'interprétation des données. Le positionnement théorique s'est principalement orienté vers la reconnaissance et la pertinence des approches de l'esthétique qui visent précisément à rendre compte des problématiques contemporaines des environnements quotidiens. Il a permis de resituer les modes de relation esthétique à l'objet et l'espace en favorisant une approche engagée et située de l'expérience esthétique. Ainsi, l'accent est mis sur la relation esthétique quotidienne dite *ordinaire*. Cela offre l'opportunité d'interroger une pluralité d'expériences des équipements et de dépasser le cadre visuel qu'impose généralement sa saisie esthétique. En ce sens, le choix des méthodes et techniques concourt à investiguer de manière multiple cette relation en faisant en sorte d'appuyer la démarche de recherche par une compréhension plurielle de l'expérience esthétique entre les entités que sont le paysage et les équipements. La démarche découle en outre d'une volonté d'élargir le champ d'interprétation de la problématique et en ce sens, elle propose comme prémisses de départ à la collecte, une multiplicité dans le choix de données, qui sont ensuite analysées à partir de méthodes qualitatives suivant la tradition de la théorisation ancrée.

3.1 Collecte des données

Plusieurs données ont donc été requises pour la structuration de la démarche méthodologique. Suivant une procédure que l'on peut qualifier d'itérative, la démarche de collecte des données s'est progressivement raffinée, partant d'une approche strictement *experte* vers une approche plus ouverte. Cette orientation méthodologique a favorisé une connaissance plus fine de la problématique, envisagée selon différentes modalités : visuelles et expérientielles avec l'analyse de terrain, politiques et contextuelles avec les analyses des mémoires du BAPE et générales avec l'enquête qualitative.

Une analyse paysagère de différentes situations d'équipements en périphérie de Montréal s'est donc présentée comme point de départ à la démarche. L'étude de terrain s'est appuyée sur une analyse visuelle et expérientielle de différentes situations d'équipements de transport d'énergie

au Québec, plus particulièrement celle en périphérie de Montréal. Elle a permis de documenter les situations d'observation *in situ* tant sur le plan analytique que photographique afin de fournir à la chercheuse une meilleure connaissance et compréhension de l'expérience directe des lignes de transport d'énergie. Plus spécifiquement, cette première collecte a servi à la construction de l'enquête qualitative. La collecte de données a également nécessité un recensement visuel des équipements (pylônes) existants sur le plan international en parallèle à l'étude de terrain de type *expert*.

Conjointement à cette démarche de collecte, une analyse thématique de trente-cinq (35) mémoires des audiences publiques sur l'environnement (BAPE) portant sur les aspects du paysage des projets les plus récents d'Hydro-Québec (Grand-Brûlé-Vignan et Hertel-St-Césaire) a été effectuée pour mieux saisir les enjeux soulevés en situation de projet. Cependant, dans ces mémoires, une certaine polarisation du débat autour de l'acceptation ou l'opposition au projet occulte une grande partie de l'argumentaire esthétique. Une compréhension en profondeur de l'appréciation esthétique des équipements ne peut en l'occurrence se fonder sur une telle analyse bien que plusieurs éléments peuvent contribuer à sa mise en oeuvre.

À ce stade de la collecte, une enquête qualitative auprès de la population en général est apparue comme nécessaire. D'une part, il semblait essentiel de dépasser le discours de contestation induit par une localisation du débat autour d'un projet spécifique pour aborder le phénomène esthétique découlant de l'appréciation des équipements. D'autre part, le besoin d'apporter des nuances dans l'interprétation du phénomène a fortement orienté l'enquête vers des considérations individuelles lesquelles se démarquent par une diversité d'expériences des lignes de transport. Pour y parvenir, l'enquête a été effectuée à partir d'un petit échantillon théorique de la population en général. Cette enquête par entretiens semi-dirigés vient compléter l'ensemble des données d'analyse. Elle sert de point d'ancrage principal à la théorisation du phénomène esthétique à laquelle se greffent les éléments pertinents des deux premières analyses. Le tableau suivant indique les différents paramètres utilisés dans la sélection des documents d'analyse.

Documents soumis à l'analyse	Techniques de collecte	Technique d'analyse des données	Éléments d'analyse	Objectifs visés
Analyse sur le terrain des équipements de transport existants	Choix de différentes situations d'équipements en périphérie de Montréal basé sur : -diversité de tensions des lignes -diversité de formes d'équipements -diversité de situations d'observation -diversité de milieux d'implantation (urbain, périurbain, rural, villégiature, traversée de rivière)	Caractérisation paysagère visuelle, bio-physique et expérientielle de type <i>expert</i> Catégories conceptuelles	Relation de l'équipement à son milieu Situations d'expérience directe des lignes de transport d'énergie	Connaissance expérientielle des équipements et de leur relation au contexte pour la chercheure Collecte de données visuelles servant à l'élaboration du guide d'entretien compréhensif (voir enquête) Référence empirique pour la chercheure Conceptualisation de l'expérience directe
BAPE 35 mémoires portant sur les projets Hertel-des-Cantons / Grand-Brûlé Vignant	Sélection des mémoires à partir de mots-clés liées à la problématique paysagère (paysage, qualité de vie, territoire, impacts visuels, pylônes tubulaires, esthétique)	Codification thématique des sections portant sur la perception esthétique des équipements et du paysage Catégories conceptuelles	Termes associés à l'appréciation des équipements et du paysage Thèmes associés à la perception esthétique du paysage et de l'équipement Catégories conceptualisantes (Paillé et Mucchielli, 2003)	Faire ressortir des éléments de l'appréciation du paysage et de l'équipement et des éléments de la problématique générale des projets d'implantation de lignes. Documentation incomplète et polarisée en raison des motifs politiques du mémoire : logique d'opposition / acceptation Conceptualisation de l'enjeu de paysage
Enquête Une douzaine de répondants	Entretien semi-dirigé - Population en général principe de diversification basée sur l'âge, le statut socio-économique (profession) et le lieu de résidence (riverain, non-riverain de lignes, banlieue, ville, campagne) - Représentations mentales du paysage et de l'équipement - Appréciation d'expérience paysagère d'équipement à partir de situations existantes d'équipement dans son caractère évoqué et suscité (appui photographique) -Appréciation de différents types formels d'équipement	Codification thématique et interprétative associée aux représentations, définitions et qualifications du paysage et aux représentations, définitions et qualifications des équipements Codification interprétative du phénomène appréciatif et du phénomène de dépréciation paysagère des équipements sur le paysage par catégories conceptuelles	Termes associés à l'appréciation des équipements et du paysage Thèmes associés à la perception esthétique du paysage et de l'équipement Catégories conceptualisantes (Paillé et Mucchielli, 2003)	Conceptualisation de l'appréciation esthétique des équipements

Tableau 5_ Paramètres de collecte et d'analyse des données.

3.2 Procédures et balisage de l'analyse de terrain

L'analyse des situations d'équipements au Québec s'est construite autour de plusieurs paramètres d'observation permettant de circonscrire les différents aspects de l'expérience directe des lignes de transport (distance, composition physico-spatiale du milieu, effets visuels, traces physiques humaines, émotions, etc.). Cette enquête de terrain s'est appuyée sur la tradition de l'analyse visuelle du paysage (Zube & al., 1982) et des approches expérientielles (l'Avocat, 1983 ; Porteous, 1996), reprise et adaptée dans plusieurs travaux de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal (Leclerc et al., 2000 ; Poullaouec-Gonidec & al., 2001). Elle s'est aussi basée sur certains aspects de la tradition en psychologie environnementale, plus spécifiquement sur l'analyse des traces physiques d'appropriation et d'usage de l'espace (Zeisel, 1981 ; Moser et Weiss, 2003).

Par cette collecte de terrain, il s'agit essentiellement de documenter différentes situations d'équipements au Québec sur les plans visuels et formels, bio-physiques et expérientielles. D'une part, ces données de type *expert* alimentent la chercheuse d'une connaissance *située* de la problématique par un contact direct avec l'objet d'étude. Elle permet de mieux saisir la relation entre l'équipement et le milieu d'implantation sur les plans formels, visuels, matériels, bio-physiques et expérientielle et d'en dégager des éléments de compréhension de l'expérience directe. D'autre part, la collecte de données visuelles sert à générer un catalogue photographique sur lequel s'appuie ensuite la sélection des documents visuels de l'enquête qualitative.

3.3 Procédures analytiques des mémoires du BAPE

L'analyse a été effectuée à partir de l'examen de trente-cinq mémoires déposés dans le cadre des audiences publiques du BAPE portant sur les projets Hertel-Césaire et Grand-Brûlé Vignan. Rappelons que le BAPE est une commission indépendante qui a pour mandat d'encadrer la participation du public dans l'examen des projets de grande envergure au Québec. En vertu de la procédure d'évaluation environnementale, ces projets doivent être soumis à des audiences publiques

pour permettre aux citoyens ou à des groupes de citoyens de venir se prononcer sur la nature du projet.

L'approche adoptée pour analyser le contenu des mémoires se veut plus exploratoire que représentative. Le but poursuivi est une mise en contexte de l'appréciation esthétique des équipements dans la dynamique des projets. La collecte constitue néanmoins un bassin de mémoires suffisamment abondants pour arriver à une saturation des enjeux soulevés par la population. Par saturation, il est convenu d'appeler le processus par lequel les éléments d'analyse deviennent récurrents et qu'un nombre de plus en plus restreint de données s'avèrent utiles pour une compréhension adéquate du phénomène. Ainsi, on assiste peu à peu à une répétition des thèmes ou catégories d'analyse. En résumé, lorsqu'il y a saturation aux yeux du chercheur c'est qu'il n'y a plus d'éléments pouvant conduire à une compréhension renouvelée de la problématique (Mucchielli, 1996).

3.3.1 Moyens techniques

La base de données du site internet du BAPE met à la disposition du public les mémoires déposés dans le cadre de projets récents. La sélection sur laquelle porte notre analyse a été effectuée parmi les 200 premiers documents trouvés à partir des mots-clé usuels qui permettent de cibler la problématique esthétique : qualité de vie, pylône tubulaire, impacts visuels et sur le paysage. La banque de données du site du BAPE permet de repérer des documents à partir d'un mot-clé classé selon un degré de pertinence. Ce dernier est calculé en attribuant un pourcentage

plus ou moins élevé au document selon que le mot recherché se situe dans le titre, les métadonnées³⁷ et le corps du texte. Le terme qui se retrouve dans le titre octroie plus de pertinence au document, les termes des métadonnées suivent en importance et finalement ceux du corps du texte. Les degrés de pertinence observés pour effectuer l'analyse se situent entre 86% et 23% selon le terme utilisé.

3.4 Présentation de l'enquête qualitative

L'outil de collecte de données privilégié en recherche qualitative est l'entretien. L'entretien compréhensif de type semi-structuré a été retenu pour la collecte des données à l'égard des équipements. Il s'agit d'une procédure d'entretien qui laisse suffisamment de liberté pour faire émerger des éléments d'analyse inattendus tout en centrant l'essentiel des propos autour de la dimension esthétique. Cette technique de cueillette de données est souvent utilisée dans des démarches qui interrogent les réalités sociales selon la perspective des acteurs sociaux (Poupart, 1997). Elle permet une exploration plus nuancée et moins structurée du vécu des personnes. Elle offre à l'interviewé de s'exprimer dans ses propres mots et limite enfin une trop grande pré-structuration du discours. Elle ne saurait toutefois l'éviter totalement.

³⁷ Selon le rapport de recherche de la Chaire en paysage et environnement « Concept et opérationnalisation du paysage », le terme *métadonnées* ou *Méta name* réfère en langage informatique aux « informations qui ne sont pas visibles à l'écran (ou dans le navigateur) ». Elles « portent généralement sur le nom de l'auteur, qui a créé la page, la date de création de la page, et surtout un résumé du contenu de la page. Le résumé est souvent exprimé en liste de mots-clés, qui sont ramassés par les robots à des fins d'indexation ou de recherche » (Poullaouec-Gonidec et al., 2001).

Dans notre société contemporaine de plus en plus médiatisée, l'interview est un moyen privilégié d'obtenir des informations utiles et pertinentes afin de mieux comprendre, saisir et interpréter l'expérience humaine. Outre la recherche scientifique, l'interview est utilisé dans plusieurs sphères d'activités ce qui fait dire certains auteurs que nous vivons dans une société de l'interview (Denzin, 2001 ; Atkinson et Silverman, 1997 ; Fontana et Frey, 2000) : dans les bureaux de ressources humaines, il vise à mieux connaître une personne en vue d'une embauche ; dans les médias, c'est un outil indispensable pour qui veut mieux en apprendre sur une personnalité, sur une problématique donnée via les questions posées aux acteurs concernés. Des questionnaires sont associés à autant de situations quotidiennes pour lesquelles des informations individuelles et collectives sont pertinentes : chez le médecin, le dentiste, le garagiste, etc. En sciences humaines et sociales, l'interview est devenu un outil méthodologique important qui s'est progressivement imposé en recherche tant qualitative que quantitative.

Mais cette méthode, quoique très adéquate pour la recherche, demeure une médiation ; il s'agit d'une interaction humaine qui n'est jamais neutre. L'interview est une conversation, un dialogue dont l'articulation du sens se construit en interaction, où chacun des protagonistes agit sur l'autre, l'influence par ses caractéristiques propres. Dans l'introduction du chapitre « Methods of Collecting and Analyzing Empirical Materials » du livre *Handbook of Qualitative Research* de Denzin et Lincoln (2000), les auteurs insistent sur la négociation ou la médiation que nécessite tout type d'interview. Selon le positionnement épistémologique du chercheur, on cherchera à contrôler les biais inhérents à l'entretien ou on assumera la part de subjectivité *imposée* par la structure interactionnelle de tout entretien. Bien qu'imparfait, la valeur scientifique de l'entretien réside donc dans la reconnaissance de ses limites. Malgré ces réserves, un entretien demeure un moyen précieux de cueillette de données sur les phénomènes humains dont on ne saurait se passer puisqu'à ce jour, le langage reste un des moyens d'accès privilégiés à l'opinion d'autrui.

Pour la préparation à l'entretien semi-structuré, il est utile de construire préalablement un guide d'entrevue par thèmes incluant des questions-types mais qui ne sont pas des questions qui seront posées systématiquement de la même manière à tous les répondants. Un guide d'entrevue permet d'organiser l'entretien autour de l'objet de recherche tout en laissant une place importante

aux révélations spontanées (Paillé, 1991 ; Poupart, 1997). Il se caractérise par une certaine préparation des questions et des thèmes à aborder. Ce guide reste le même pour tous les entretiens mais les questions pourront changer en cours d'entrevue : l'essentiel réside dans le respect des points de vue à documenter.

Dans ce type d'approche, le chercheur peut s'adapter à la situation d'entrevue tout en amenant subtilement la personne à parler des thèmes prédéterminés. On peut ainsi éviter certains égarements moins utiles à la recherche. Cette pré-structuration partielle permet de réduire la durée de l'entretien en concentrant les points autour de l'objet de recherche. Cependant, on peut perdre en spontanéité et parfois certains points peuvent être complètement évacués puisqu'il n'y a pas une ouverture suffisante pour les faire émerger. Néanmoins, cette technique, si elle est bien maîtrisée, donne suffisamment de liberté au chercheur pour laisser aller l'entretien sans trop le diriger.

3.4.1 Choix de la population d'étude

Dans le cadre de cette thèse et en complémentarité aux autres données d'analyse, une diversité de points de vue sur l'expérience esthétique des lignes de transport d'énergie a été recherchée et ce, pour plusieurs raisons. Il a été présumé au départ qu'il existe différentes expériences paysagères des lignes de transport et que l'examen de ces expériences, dans la saisie fine du processus d'appréciation esthétique, peut mener à une généralisation du phénomène. Par ailleurs, la problématique de recherche a démontré que la plupart des préoccupations esthétiques recensées s'articulent en situation de projet et ne peuvent en l'occurrence se soustraire de la logique d'opposition et d'acceptation. Pourtant, les lignes de transport d'énergie dans le territoire ne sont pas uniquement tributaires de ceux qui les côtoient quotidiennement et qui y vivent à proximité : elles peuplent le territoire qui est investi par les citoyens de différentes manières. Ainsi, la dynamique d'occupation du territoire et des activités qui s'y rattachent, affecte différents types de populations qui à un moment ou l'autre de leur vie entrent en contact avec le milieu de manière circonstanciée. En ce sens, l'évolution des pratiques et des représentations du territoire est tributaire d'une diversité de personnes qui participent à leurs manifestations (Tremblay et Gariépy, 2003). Ces personnes peuvent être parfois des riverains de lignes mais aussi des touristes, des routiers ou des utilisateurs

occasionnels de la route. Dans ce sens, la présence abondante des lignes de transport d'énergie dans le territoire et notamment le long des autoroutes supposent une diversité d'expériences esthétiques des lignes, de la riveraineté à l'expérience autoroutière sporadique, d'une situation de ligne projetée à une ligne existante. Les personnes formant la population, par leur expérience quotidienne du territoire, ont eu des relations directes ou indirectes avec les équipements de transport d'énergie. Ces dernières influencent le discours sur les lignes de transport d'énergie et par conséquent, les expériences si singulières soient-elles, contribuent à la construction du discours social sur les lignes de transport. Qui aujourd'hui n'a jamais remarqué les lignes de transport d'énergie ? Qui n'a jamais fait de commentaires à leurs égards ? Les gens sont-ils plus indifférents à leur présence parce qu'ils n'habitent pas à proximité des installations ?

Cette perspective pluraliste à l'égard du territoire ne saurait donc se restreindre à une étude contextuelle. Elle sollicite une ouverture quant à la sélection des participants à l'investigation qualitative. Sous le couvert d'offrir une lecture variée du phénomène d'appréciation esthétique des lignes de transport d'énergie, la recherche a insisté sur une diversification de la population à l'étude en visant des personnes aux expériences différenciées.

D'abord, il convient de préciser que l'étude cherche des données qualitatives qui n'auront pas à être quantifiées, l'objectif étant l'émergence de catégories conceptuelles afin d'en modéliser leurs relations. Ainsi, la finalité espérée de l'enquête est de poser un regard global sur le phénomène d'appréciation esthétique des équipements qui pourra trouver résonance dans les écrits ou dans les autres données de la recherche.

Pires (1997) souligne qu'en dehors des échantillons de type probabiliste, plusieurs éventualités s'offrent au chercheur qualitatif, d'une analyse d'un cas unique aux cas multiples. Ces possibilités permettent toutes, à leur manière, d'appréhender des représentations sociales ou attitudes à l'égard d'un phénomène. Pour constituer un échantillon qui devra rendre compte d'une diversité de points de vue, Pires recourt à l'échantillon par contraste. Selon cette perspective, le critère de sélection majeur de l'échantillon est la diversification. Pires prétend que l'objectif d'un échantillon par contraste n'est pas d'arriver à une représentativité statistique mais plutôt de

circonscrire une *totalité hétérogène* à l'image d'une mosaïque. Pour permettre cette diversification par contraste, il faut toutefois s'assurer qu'au moins un représentant (idéalement deux) de chacun des groupes fasse partie de l'enquête.

La sélection des participants à l'enquête s'est donc orientée en considérant trois types de variables exprimant à divers égards des expériences différenciés des lignes de transport d'énergie : statut socioéconomique (âge, sexe, éducation, emploi), lieux de résidence (ville, périurbain, campagne) et riveraineté à une ligne (riverain d'une ligne à pylônes tubulaire, riverains d'une ligne à pylônes treillis, non-riverain d'une ligne).

Non-riverains	Riverains selon type d'équipement
Banlieue	Treillis
Ville	Tubulaire
Ville régionale	
Rural	

Tableau 6_ Diversification selon des variables spécifiques liées au lieu de résidence et la proximité d'une ligne.

De plus, pour favoriser une réflexion en profondeur et une plus grande richesse des données, il a été convenu de travailler à partir d'un nombre assez restreint de répondants. Sur la base d'affichage dans des lieux publics et de l'aide de personnes de l'entourage, une douzaine de répondants ont accepté de nous accorder entre une heure et une heure et demi de leur temps. La recherche de répondants dans de telles enquêtes est relativement difficile et l'affichage n'a eu aucun effet, aucune personne n'ayant communiqué avec nous. Dans ce sens, la nécessité de se rabattre sur un réseau de contacts personnels s'est avérée beaucoup plus efficace (Gustafson, 2001). Cependant, il n'a pas permis de diversifier autant que souhaité les types de personnes rencontrées.

Bien que notre échantillon ne présente pas une parfaite distribution entre tous les indicateurs socio-économiques déterminés au départ, la recherche qualitative doit aussi s'ajuster au fait qu'il est parfois difficile de recruter des gens pour participer à de telles enquêtes (Pires, 1997 ; Gustafson, 2001). Il faut faire la part des choses entre un échantillonnage idéal et un échantillonnage réel. La diversité recherchée n'est pas toujours celle que l'on récolte. Néanmoins, ces aléas font partie de la recherche qualitative et on ne peut s'y soustraire.

Les tableaux 7 et 8 décrivent la répartition des gens rencontrés pour l'enquête. Des douze personnes rencontrées, on y dénombre cinq femmes et sept hommes dont six d'entre elles ont plus de soixante ans. Cette répartition de l'âge n'est toutefois pas idéale, mais en même temps, ce type de personnes offre l'avantage de posséder une plus grande expérience du territoire et du paysage qui ne peut que profiter à la cueillette des données. En sus, on retrouve au moins un représentant pour chacune des catégories, ce qui était requis au départ et qui est suffisant pour procéder à l'analyse.

Répondant	Groupe d'âge	Sexe	Occupation	Scolarité	Lieu de résidence actuelle	Depuis	Catégorie	Proximité	Type équipement	Lieu de naissance	Résidence secondaire	Depuis
1	30-39	H	Avocat	BAC	Montréal		Urbain métropolitain			St-Agathe		
2	30-39	H	Comptable	BAC	Montréal	12 ans	Urbain métropolitain			Dolbeau	-	
3	20-29	F	Assistante réalisatrice	DEC	Montréal	Tjrs	Urbain métropolitain			Montréal	-	
4	60+	F	Retraitée	Brevet d'enseignement	Montréal	7 ans (à cet endroit)	Urbain métropolitain	Riverain	Tubulaire – 315 kV	Kamouraska	-	-
5	60+	H	Retraitée – administrateur	BAC (Licence)	Montréal	7 ans à cet endroit	Urbain métropolitain	Riverain	Tubulaire – 315 kV	Montréal	-	-
6	40-49	F	Notaire	Diplôme 2e cycle universitaire	St-Blaise-sur-Richelieu	11 ans	Campagne			Montréal	-	-
7	60+	H	Retraité – administrateur	Maîtrise en administration	Lévy (St-Jean Chrysostome)	26 ans	Banlieue (Québec)	Riverain	Treillis – 230 kV ?	Bas du fleuve	-	-
8	60+	H	Agronome	BAC	Lévy (St-Jean Chrysostome)	14 ans	Banlieue (Québec)	Riverain	Treillis – 230 kV	Montréal	Ferme – St-Jean-Chrysostome	?
9	50-59	H	Mécanicien	DEC	Lévy (St-Jean Chrysostome)	28 ans	Banlieue (Québec)	Riverain	Treillis – 230 kV	Lévy	-	-
10	60+	F	Retraitée - Infirmière	DEC	Charlesbourg (Québec)	34 ans	Banlieue (Québec)			La Baie (Saguenay)	Condo - Floride	2 ans
11	60+	H	Représentant commercial	6e année primaire	Charlesbourg (Québec)	34 ans	Banlieue (Québec)			La Baie (Saguenay)	Condo - Floride	2 ans
12	40-49	F	Assistante administrative	DEC ?	Montréal		Urbain métropolitain					

Tableau 7_ Caractéristiques socio-économiques des répondants.

Répartition		
Âge	20-29	1
	30-39	2
	40-49	2
	50-59	1
	60+	6
Sexe	M	7
	F	5
Études	Universitaire	6
	Collégiale	5
	Secondaire	
	Primaire	1
Lieu de résidence	Ville	6
	Campagne	1
	Banlieue	5

Tableau 8_ Répartition des répondants selon les variables socio-économiques.

3.4.2 Structuration du guide d'entretien

La pré-structuration de l'entretien s'est orientée autour de trois thèmes principaux : le paysage, le pylône et l'expérience paysagère des lignes de transport. À partir des sections du guide d'entretien, plusieurs autres thèmes d'exploration se sont greffés : attitudes à l'égard de l'habitation et de la proximité d'une ligne, perceptions relatives aux effets sur la santé et la sécurité, perceptions relatives à différents types d'équipements autres qu'un pylône (pont, tours de transmission micro-ondes, éoliennes, etc.). Les entretiens se sont déroulés en deux étapes : la première partie a porté sur la description des expériences du paysage et des lignes de transport d'énergie dans leur caractère évoqué (mémoire) et imaginaire et, la deuxième partie était accompagnée d'images à commenter.

Ainsi, l'entretien a été amorcé sans appui photographique afin de faire ressurgir les représentations mentales associées aux thèmes de l'enquête. Cette partie visait à faire parler les répondants de leurs souvenirs et leurs expériences personnelles sans orienter visuellement les réponses. Cependant, il a fallu s'efforcer d'obtenir une description suffisamment explicite sur le plan visuel pour permettre de référer aux équipements existants.

En deuxième partie, des images photographiques ont été présentées afin de susciter de nouvelles discussions en lien aux thèmes devant être abordés lors de l'entretien (habitation à proximité, panorama d'autoroutes, de villégiatures, etc.). Les photographies sont tirées des lieux observés lors de l'analyse en situation d'expérience directe et leur sélection a été orientée en privilégiant une pluralité de points de vue. Des images de pylônes provenant d'une recension internationale mais jamais implantés au Québec ont également été soumises à l'examen des répondants ainsi que des simulations visuelles intégrant différents pylônes dans un même milieu. Ces trois types d'images ont facilité la compréhension visuelle et matérielle des expériences esthétiques des équipements de transport d'énergie et du paysage relatées par les répondants. En outre, elles ont permis de faire rebondir la discussion et de relancer l'entretien sur différentes pistes. Elles peuvent être utiles pour faire évoquer des analogies fonctionnelles ou symboliques par rapport à l'objet étudié ou pour faire émerger des similitudes aux expériences vécues par les participants. En

outre, les équipements étrangers, les situations plus inusitées ainsi que les simulations visuelles peuvent servir à bousculer les idées préconçues. Dans le déroulement de l'entretien, les images aident à diversifier le point de vue exprimé par les répondants ainsi qu'à relancer et approfondir certains aspects ou thèmes de l'entretien. Sur un plan plus scientifique, elles visent la validation de la description et de l'appréciation de certains aspects formels des équipements évoqués par les participants dans la partie orale. Elle permet également de situer et de saisir le cadre matériel sur lequel repose l'appréciation des personnes.

Partie de l'entretien	Thèmes	Questions-types
Partie I : sans support photo – représentation mentale et appréciation des lignes	Relation au paysage : conception, représentation et appréciation du paysage	Qu'est-ce qu'un paysage ? Ça ressemble à quoi ? En gros, les éléments d'exploration sont : représentation du paysage, conception du beau, règle d'appréciation, valorisation ou dévalorisation du paysage par des équipements...
	Relation à l'équipement : conception, représentation et appréciation de l'équipement	Qu'est-ce qu'un pylône ? Ça ressemble à quoi ? Ça fait quel effet lorsqu'on en voit ? Ça fait penser à quoi ? La personne peut-elle décrire ce qu'est une ligne de transport à haute tension à ses yeux et ce qu'elle représente ? image, association d'idées, contexte d'insertion attendu, signification, symboles ...
	Expérience du paysage de lignes de transport	Qu'est-ce que ça fait de passer à côté d'une ligne de transport ? De la savoir près ou de la voir lors d'une activité ou près d'une résidence ? La personne a-t-elle déjà porté attention aux lignes de transport et dans quel contexte ? Quelles étaient ces activités ?
Partie II : Expérience et appréciation des lignes avec support photographique	Impression face à la situation Évocation d'expériences passées Appréciation de l'équipement Comparaison entre les situations Évaluation des types de pylônes Attitude générale envers l'utilisation des nouveaux pylônes	Quelles sont les impressions face à la photo ? Est-ce que c'est beau, agréable, etc. ? Qu'est-ce qui est plus beau, plus agréable, satisfaisant ? À partir de ce moment, l'entrevue se déroulera avec l'appui de photo. Demander au répondant d'essayer d'évaluer la photo en relation à des expériences similaires qu'il a déjà pu vivre. Inciter-le à référer à des expériences vécues ... L'image sert ici à circonscrire un univers, à donner des pistes plus précises quant aux conditions réelles d'implantation. Il ne s'agit pas d'évaluer la photo mais d'évaluer la situation qu'elle représente.

Tableau 9_ Structuration du guide d'entretien.

3.4.2.1 Sélection de documents visuels en cours d'entretien

La recension des situations d'expériences des lignes de transport d'énergie effectuée par la chercheuse avec l'enquête de terrain a permis de récolter une panoplie de photographies de situations d'équipements qui a été considérée comme point de départ à cette section d'entretien. La première intention de la chercheuse a été de structurer la sélection des documents visuels afin de faire émerger une diversité d'expériences autour de la présence des lignes de transport d'énergie au Québec. Dans ce sens, un principe de diversité a prévalu lors du choix des documents afin de favoriser un regard multiple sur les expériences des lignes de transport : diversité des milieux d'implantation (urbain, périurbain, villégiature, rural), des types de situations (parc urbain, rue,

emprise, autoroute, résidence), des conditions expérientielles (été, hiver ; automobiliste, piéton, résident ; simulation sans équipement), et des types d'équipements (tensions ; treillis, tubulaires ; équipements aux formes moins connues issus d'une recension internationale). Pour chacune des situations d'équipements sélectionnées, plusieurs documents visuels ont été présentés afin de montrer différents points de vue sur l'équipement (cadrage de la rue, de l'emprise, en éloignement et en proximité).

C'est donc à partir de la cueillette d'informations sur les conditions réelles d'implantation des équipements lors de l'enquête de terrain qu'une première sélection de différentes photographies a été réalisée. Les choix des photographies ont été regroupés en cas de ligne et une analyse de ces cas est présentée dans le prochain chapitre. S'ajoute à la sélection tirée de la caractérisation paysagère, une sélection de photographies récoltées sporadiquement lors de parcours routiers afin de témoigner de l'expérience autoroutière. De plus, on a su également compter sur l'analyse de simulations visuelles intégrant trois types de pylônes insérés de manière similaire dans un milieu donné. Un milieu périurbain résidentiel et un milieu autoroutier ont fait l'objet d'une analyse par simulations visuelles. Bien qu'elles demeurent statiques et ne sont que des représentations photographiques, elles permettent d'explorer le rôle de la forme d'un équipement sur le milieu. Une recension d'équipements internationaux a également générée un examen plus spécifique des possibilités formelles d'un pylône.

Puisque la diversité recherchée dans l'enquête rend quasi impossible d'étudier l'expérience directe sur le terrain en raison des difficultés logistiques liées à la disparité géographique des situations, l'utilisation des documents visuels permet d'appréhender indirectement l'expérience des personnes et de confronter le registre du connu et de l'attendu chez les participants en leur soumettant des propositions plus inusitées.

La partie de l'enquête avec photographies permet surtout d'ancrer certains aspects de l'appréciation à des situations *vécues* d'équipements dans le territoire, les photographies étant utilisées comme moyen d'évocation d'une expérience passée. À cet égard, les participants sont poussés à se baser sur leurs propres expériences pour commenter les photographies. Ils sont invités

à se rappeler d'une expérience similaire et d'en faire le parallèle à l'image présentée. De même, la chercheuse apporte au besoin des précisions sur les photographies en indiquant par exemple le lieu de la photographie et les conditions de sa collecte. Cette mise en situation permet de réduire le biais de l'image photographique évoqué par Scott et Canter (1997) sans toutefois remplacer l'observation sur le site. Il est toutefois possible de référer à une littérature abondante sur le sujet de l'évaluation esthétique du paysage par la photographie ou l'image de synthèse (Kaplan et Kaplan, 1989 ; Scott et Canter, 1997 ; Daniel et Meitner, 2001). Elle demeure à ce jour une technique largement utilisée compte tenu des difficultés de l'analyse directe sur le plan logistique et financier mais qui comporte ses limites. Pour ces raisons, l'image est ici utilisée comme support à la relance du discours plus qu'à une évaluation des photographies.

Les documents visuels³⁸ de l'enquête qualitative se structurent en douze sections. La première rend compte de situations (photos 1 à 7) que l'on peut qualifier d'extrême : l'implantation de trois lignes de très haute tension à pylônes treillis standard (2 lignes à 735 et une ligne à 315 kV) en bordure de l'autoroute 30 à proximité d'habitations. Les pylônes utilisés pour cette ligne sont les pylônes à treillis standard (Mae West et en forme de sapin). Cette stratégie méthodologique nous a permis de faire réagir spontanément les répondants. Pour la deuxième section (photos 8 à 14), les répondants avaient à commenter l'implantation d'une ligne de 315 kV à pylônes tubulaires traversant un quartier résidentiel de Brossard. Par la suite, les participants ont été exposés à des simulations visuelles (photos 16 à 18) illustrant l'implantation des équipements à 735 kV treillis, portique tubulaire

³⁸ Compte tenu du nombre de documents visuels venant appuyer cette section, les photographies et images soumises à l'enquête ont été regroupées en annexe.

et delta tubulaire en situation résidentielle. À partir de là, ils ont été confrontés à trois situations plus urbaines : une vue d'une rue à Montréal dans le quartier St-Henri avec les équipements treillis et tubulaire situés en perspective de la rue (photos 20 à 30) ; une situation d'emprise fréquentée près du canal Lachine (photos 31 à 39) avec des équipements en treillis et en tubulaire et une situation d'un parc à Ville Lasalle avec des équipements de traversée en treillis (photos 40 à 42). Les photos 43 et 44 représentent une situation plus rurale en périphérie de Montréal avec la présence de deux lignes à treillis en bordures des cadastres agricoles. On a aussi présenté une situation en milieu de villégiature : la ligne Lévis-Des Cantons près de Bertierville comprenant des équipements tubulaires portique (photos 45 à 50). Trois photos de situations d'autoroute sont ensuite montrées (photos 54 à 56). Des simulations en situation d'autoroute intègrent par la suite trois types de pylônes à 735 kV : treillis, portique tubulaire et tubulaire delta (photos 57 à 59). Finalement, les participants ont commenté dix formes de pylônes issues d'une recension internationale d'équipements. Les équipements issus des travaux d'Hydro-Québec ont aussi été présentés dans cette section (photos 69 à 78).

3.4.3 Organisation et découpage des données d'enquête

Tout d'abord, les entretiens ont été re-transcrits totalement par une tierce personne et suivis d'une vérification de la transcription par la réécoute des enregistrements. Un étudiant formé préalablement a procédé au codage descriptif des entretiens par des thèmes prédéterminés par la chercheuse et permettant de découper le contenu de l'enquête en unité de sens à l'aide du logiciel ATLAS.TI. La procédure de codage permet essentiellement d'accrocher une annotation au texte qui sert par la suite à la recherche de sections d'entretiens. Cette opération permet de transformer la transcription en base de données (Van der Maren, 1996).

La première codification descriptive du contenu des entretiens s'est effectuée principalement à partir des codes liés à la structure de l'enquête (référence aux questions de l'entretien, référence à la section sans photo ou avec photos, référence aux photos utilisées), aux thèmes de l'entretien (paysage, ligne de transport et pylônes) ainsi qu'aux aspects de l'appréciation esthétique (définition, qualification, termes). D'autres codes ont aussi déterminés plus précisément certains aspects du

contenu des entretiens mais ils se sont avérés peu utiles lors de l'analyse. Une liste des principaux codes utilisés pour effectuer l'analyse des données et le type de combinaison ayant servi à l'analyse est dressée dans le tableau suivant.

Codes descriptifs	Description	Combinaison de codes
P-01 à 68 (voir tableau en annexe pour description de la photographie)	Référence à la photographie	
P-69-ENEL	Pylône ENEL	Termes / Qualification
P-70-FIN	Pylône FINGRID	Termes / Qualification
P-71-EDF-Duc	Pylône EDF – Grand Duc	Termes / Qualification
P-72-EDF	Pylône EDF – "F"	Termes / Qualification
P-73-HQ-MWest	Pylône HQ – standard à nappe horizontale treillis	Termes / Qualification
P-74-HQ-sapin	Pylône HQ – sapin treillis	Termes / Qualification
P-75-HQ-tubMuguet	Pylône HQ – monopode <i>muguet</i> tubulaire	Termes / Qualification
P-76-HQ-tubPort	Pylône HQ – portique tubulaire	Termes / Qualification
P-77-HQ-tubDelta	Pylône HQ – monopode <i>delta</i> tubulaire	Termes / Qualification
P-78-HQ-treilDelta	Pylône HQ – monopode <i>delta</i> treillis	Termes / Qualification
S1-Sans Photos	Section de l'enquête sans photos	Termes / Qualification
S2-Avec Photos	Section de l'enquête avec photos	Termes / Qualification
z-É-pylône	Thème général de l'enquête	Termes / Qualification / Définition / Treillis / Tubulaire / Sans photo
z-Treillis	Thème spécifique de l'enquête	dans Termes / Qualification / Définition
z-Tubulaire	Thème spécifique de l'enquête	dans Termes / Qualification / Définition
z-Ligne	Thème général de l'enquête	Termes / Qualification / Définition / Sans photo
z-Paysage	Thème général de l'enquête	Termes / Qualification / Définition / Sans photo
z-Définition	Code générique de l'appréciation	dans Paysage / Ligne / Pylône
z-Qualification	Code générique de l'appréciation	dans Paysage / Ligne / Pylône / P69 à 78
z-Termes	Code générique de l'appréciation	dans Paysage / Ligne / Pylône / P69 à P78

Tableau 10_ Liste des codes descriptifs.

Après avoir découpé les parties de l'entretien de manière à repérer les sections pertinentes à l'analyse, une première étape analytique s'est orientée vers la description du contenu. Plusieurs combinaisons des codes descriptifs ont permis de générer des listes pour le traitement en profondeur des segments d'entretiens. Par exemple, chacun des thèmes généraux que sont paysage, ligne de transport et pylône ont été associées aux codes génériques de l'appréciation (termes dans paysage, définition dans paysage, qualification dans paysage ; termes dans ligne, définition dans ligne et qualification dans ligne ; termes dans pylône, définition dans pylône et qualification dans pylône). À partir de ces listes, le processus de catégorisation s'est amorcé avec des annotations libres dont le traitement a été réalisé avec le logiciel WORD à partir de la fonction commentaires. À partir de ce premier découpage et de son analyse descriptive, l'analyse a ensuite porté sur le développement de catégories conceptuelles plus interprétatives (ou catégories conceptualisantes) permettant

d'introduire les éléments d'une compréhension renouvelée de l'appréciation esthétique et du phénomène de dépréciation esthétique des lignes sur le paysage. Cette catégorisation plus subtile sert de base à la discussion des résultats. Elle s'est constituée à partir des tableaux regroupant les annotations associées aux codes paysage, ligne et pylône qui sont présentés en annexe.

3.5 Procédure d'analyse et d'interprétation générale des trois types de données : les catégories conceptualisantes

Le processus interprétatif adoptée s'appuie sur la notion de catégories puisée au sein de l'approche par théorisation ancrée (Laperrière, 1997 ; Paillé, 1994 ; Charmaz, 2000). Le processus interprétatif suit plus précisément les principes de l'analyse qualitative à l'aide des catégories conceptualisantes développées par Paillé et Mucchielli (2003). À la base de la démarche d'analyse, d'interprétation et de théorisation, la catégorie permet de conceptualiser les éléments de compréhension du phénomène à l'étude tout en restant le plus près possible de la réalité étudiée (Laperrière, 1997). Paillé et Mucchielli (2003 ; 147) la définissent « comme une production textuelle se présentant sous la forme d'une brève expression et permettant de dénommer un phénomène perceptible à travers une lecture conceptuelle d'un matériau de recherche ». À tout moment, la catégorie doit rendre compte du phénomène qui émerge à la lecture et l'interprétation des données d'analyse. La catégorie est articulée en regard de la pertinence à rendre compte d'un phénomène qui interpelle la problématique d'étude. Elle dépasse largement le caractère descriptif d'un thème ou d'une rubrique synthétique. Elle constitue en soi une interprétation signifiante. « Le travail d'analyse à l'aide de catégories implique donc : une intention d'analyse dépassant la stricte synthèse du contenu du matériau analysé et tentant d'accéder directement au sens, et l'utilisation, à cette fin, d'annotations traduisant la compréhension à laquelle arrive l'analyste » (Paillé et Mucchielli, 2003).

Une des principales difficultés de ce type d'analyse est de sortir de la logique de l'analyse de contenu où les catégories désignent plus un moyen de classement des données que d'une interprétation en soi. Dans le processus d'analyse, la catégorie conceptualisante permet plutôt d'investir « le sens des représentations, des vécus et des événements consignés » et en cela elle est

un « condensé de significations » (Paillé et Mucchielli, 2003 ; 149). Elle n'est pas non plus une variable car beaucoup plus riche et dénotative en son essence. Elle vise une compréhension de la complexité de la vie sur les plans psychologiques, sociaux et culturels. Elle concerne différents phénomènes et différents matériaux d'enquête et se situent à différents niveaux d'analyse. Le but de l'exercice est la mise en relation dynamique des catégories entre elles afin de mener à une théorisation des phénomènes à l'égard de la problématique (Paillé et Mucchielli, 2003 ; 149-151)³⁹.

3.5.1 Validation et critères de scientificité

Si de plus en plus de chercheurs s'entendent pour caractériser la recherche qualitative par sa rigueur scientifique à rendre compte de sa démarche, elle demeure, dans certains milieux, l'objet d'une ségrégation scientifique qui pointe le problème des critères de validation de la démarche. Mais avant toute chose, faut-il distinguer d'emblée que la démarche qualitative se distingue de la démarche quantitative dans les outils et techniques utilisés et dans les critères de validation parce que la subjectivité est considérée comme partie prenante du processus. Laperrière (1997) en a souligné largement les différences.

Avec la théorisation ancrée, Glaser et Strauss (1967) ont instauré une démarche de validation complexe qui résulte de la stratégie de triangulation. Cette stratégie se déploie à tous les moments de la recherche et consiste en un procédé de comparaison constante, entre les données,

³⁹ Pour bien comprendre la notion de catégorie conceptualisante, il ne serait assez avisé de se référer directement au chapitre « L'analyse qualitative à l'aide des catégories conceptualisantes » de l'ouvrage de Paillé et Mucchielli (2003).

entre les théories, entre l'analyse et les théories, et entre l'analyste et d'autres analystes. Selon Miles et Huberman (1994), la triangulation réfère actuellement à l'utilisation d'une multitude de sources de données ainsi qu'à la convergence de points de vue appuyés par des recherches similaires ou des théories. « 'Grounded' theorists have long contended that theory generated from one data source work less well than 'slices of data' from different sources (Glaser, 1978) [cité dans le texte]. But triangulation has also come to mean convergence among researchers (agreement between field notes of one investigator and observations of another) and convergence among theories » (Huberman et Miles, 1994 ; 438). Elle peut aussi être envisagée à même le processus de codification et d'interprétation lequel doit être fait en collaboration avec d'autres chercheurs (Mucchielli, 1996). La validation de l'analyse et de l'interprétation qui est présentée dans cette thèse reprend l'apport des différentes sources de données du processus de validation par triangulation. Ainsi, l'approche méthodologique se fonde sur trois types de données qui interpellent différents discours à l'égard de la problématique : des données qui résultent d'un point de vue expert par l'analyse de terrain, des données documentaires (les mémoires des audiences du BAPE) issues d'un processus de consultation publique et des données suscitées par une enquête qualitative qui témoignent d'un point de vue plus approfondi. Il y a là sans aucun doute une variabilité intéressante des points de vue exprimés qui mènent à une certaine forme de validation du phénomène, ne serait-ce que parce que ces points de vue se confrontent et interpellent constamment une mise en contexte de l'analyse. Par ailleurs, le processus interprétatif de la thèse ne peut se soustraire du travail théorique réalisé de façon contiguë à l'analyse, l'un et l'autre s'étant développée dans une posture précaire qui tend à mettre constamment à l'épreuve l'empirique en regard du théorique et du théorique en regard de l'empirique jusqu'à l'atteinte d'un équilibre qui favorise une interprétation adéquate du phénomène. Paillé et Mucchielli (2003) ont par ailleurs souligné l'importance d'exposer les catégories conceptualisantes à des extraits d'entretien ou de matériels de collecte qui viennent soutenir la position interprétative du chercheur. Ces extraits fournissent les pistes interprétatives qui ont présidé dans l'articulation conceptuelle et qui expose d'une certaine manière leur validité. Dans l'analyse des données, une large place est faite aux extraits d'entretien ou de documents qui viennent valider la catégorie exposée.

La recherche comprend donc différentes stratégies qui permettent d'envisager une modélisation théorique la plus diversifiée possible de l'appréciation esthétique des équipements. L'objectif de cette analyse vise en cela à illustrer la dynamique paysagère dans laquelle s'inscrit l'appréciation esthétique des équipements dans toute sa complexité. Les techniques et méthodes associées à la théorisation ancrée assurent un cadre méthodologique approprié à la construction de ce portrait. Le choix de la structuration méthodologique est donc envisagé pour conceptualiser le plus adéquatement possible le phénomène d'appréciation esthétique des équipements, de le comprendre et de le saisir dans son ancrage social.

Chapitre 4 : Caractérisation paysagère en situation d'expérience directe

La prochaine section de la thèse présente les données qui ont servi à l'interprétation du phénomène d'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie. Elle se déploie en trois chapitres, chacun exposant les catégories susceptibles d'intervenir dans la compréhension du phénomène esthétique. Une discussion suivra chacune des parties de la catégorisation des données.

En tout premier lieu, le présent chapitre fournit une description des données recueillies lors de l'enquête de terrain sur laquelle s'appuie d'ailleurs l'enquête qualitative. Cette analyse, déployée sous forme de caractérisation paysagère, permet de saisir les éléments de compréhension du phénomène d'inscription spatiale d'une ligne de transport d'énergie dans un milieu de vie en fournissant des repères sur le plan de l'expérience directe. Tout en s'inscrivant dans la problématique, le discours n'y est cependant pas engagé comme dans les mémoires du BAPE. Il fait plutôt état d'une certaine expertise qui s'attarde à décrire et comprendre les milieux d'implantation des lignes, en accompagnement du discours social. Ainsi, au chapitre suivant (5), une analyse qualitative de trente-cinq (35) mémoires du BAPE s'attarde à révéler la nature de l'enjeu de paysage associé au passage d'une ligne. Elle offre la possibilité d'interroger la dynamique contextuelle associée au projet de ligne en interpellant les différents acteurs des projets et leurs points de vue respectifs. L'analyse donne déjà plusieurs pistes interprétatives qui pourront trouver écho dans la conceptualisation du phénomène qui se poursuivra aux chapitres suivants. L'exercice procure néanmoins des données fortement polarisées en raison de l'argumentaire déployé par les acteurs selon la volonté ou non de voir le projet se réaliser. Il ne peut être suffisant à lui seul pour la compréhension du phénomène d'appréciation esthétique des équipements.

Finalement, le dernier segment de l'analyse présenté au chapitre six (6) s'attarde à présenter les catégories émergentes des données de l'enquête qualitative auprès de la population en général. La démarche d'entretiens qualitatifs s'est efforcée d'appréhender plus spécifiquement la question de l'appréciation esthétique des équipements en privilégiant trois points de vue : le paysage,

l'expérience des lignes de transport et les pylônes. À l'intérieur de ce chapitre, une attention est portée à décrire ces trois points de vue qui participent finalement à approfondir le discours social sur l'appréciation des équipements.

L'étendue de la démarche, qui peut paraître laborieuse aux premiers égards, s'inscrit dans une conception élargie de l'expérience esthétique du paysage et des objets, qui interpelle non seulement les aspects formels et sensibles de l'expérience mais qui insiste également sur l'interpénétration des différentes dimensions sollicitées lors d'une expérience avec l'environnement. Il ne faut donc pas s'étonner que l'analyse, sur un plan descriptif, se soit confrontée délibérément à une diversité de données. Cela favorise donc une pluralité de points de vue qui alimentent la construction théorique de l'appréciation esthétique et la confronte également à différentes modalités appréciatives contextuelles.

L'objectif de cette section est de faire émerger les éléments pertinents à la compréhension globale de l'appréciation esthétique. Il doit ainsi soutenir la partie interprétative et la discussion qui suivront cette partie analytique en dressant un portrait des dynamiques et des représentations associées à l'appréciation esthétique des lignes de transport d'énergie dans son ensemble.

4.1 L'expérience matérielle directe

L'analyse paysagère des lignes de transport d'énergie s'est posée comme point de départ à la démarche de collecte et d'analyse de données. Pour les fins de la thèse, cette section s'attardera à décrire uniquement les cas d'analyse ayant servi à l'enquête qualitative. Ces derniers ont fait l'objet d'une sélection préalable puisée au sein d'une recension de terrain effectuée entre le 4 et 14 juin 2001 en collaboration avec la Chaire en paysage et environnement⁴⁰ à laquelle s'ajoute un suivi photographique à l'hiver 2002.

La caractérisation paysagère s'est intéressée à documenter différentes situations de lignes de transport d'énergie au Québec en insistant sur une variété de situations représentant différents types d'équipement, différents types de milieu et types d'observations en supposant qu'ils suscitent des expériences esthétiques différenciées. La caractérisation regroupe des milieux urbains, périurbains et ruraux dans des contextes de rue, d'emprise, de parc urbain, de parc linéaire, de parc d'enfants, de champs agricoles, de villégiature, de traversée de rivière, d'autoroute. L'observation des lignes de transport d'énergie s'est déroulée en favorisant une expérience la plus *normale* possible. Dans ce sens, la mobilité de l'observateur s'est avérée importante (fixe, piétonne,

⁴⁰ Cette recension des situations de ligne de transport d'énergie principalement situées en périphérie de Montréal, a fait l'objet d'un rapport de recherche publié en décembre 2001 pour le compte de la Division TransÉnergie d'Hydro-Québec. La collecte de terrain ainsi que l'analyse a été menée par la chercheuse avec l'aide d'une étudiante d'architecture de paysage et a été dirigée par Philippe Poullaouec-Gonidec, directeur de cette thèse.

automobiliste) ainsi que les distances possibles d'appréhension des équipements. Pour fins d'analyse, les distances de 10 mètres, 100 mètres et plus de 400 mètres ont été privilégiées afin de tenir compte des différentes expériences liées à la proximité ou à l'éloignement de la ligne dans un contexte donné.

Géographiquement, Montréal et sa périphérie Sud, dont les principales données sont issues, offre une topographie de plaines, soulignant davantage la confrontation visuelle entre l'étendue territoriale et la verticalité des équipements. Les lignes sont d'autant plus visibles qu'elles ne peuvent compter sur une composition topographique accidentée et complexe. Néanmoins, ce secteur regorge d'une présence abondante de lignes présentant des situations particulièrement variées dont on a su tirer profit. Pour combler l'uniformité topographique, l'enquête s'est déplacée dans la région de l'Amiante, dans la vallée du Lac Williams afin d'explorer l'expérience de villégiature en terrain vallonné. De plus, cette situation de ligne offrait la possibilité d'observer un type d'équipement qui n'était pas présent dans la périphérie de Montréal : le pylône de forme portique en tubulaire d'une tension de 735 kV.

Plus spécifiquement, la caractérisation paysagère a sollicité l'exploration de sept cas de lignes à des tensions variant de 120 kV à 735 kV, elles-mêmes représentant différentes situations d'expérience, c'est-à-dire que chacune d'elles peut s'appréhender de manières diverses. L'analyse a permis d'étudier quatre cas de lignes avec des équipements tubulaires dont trois d'entre elles impliquent une juxtaposition avec une ligne composée de pylônes en treillis. Trois cas de lignes aux pylônes à treillis font aussi partie de l'analyse.

4.2 Description et analyse des cas à l'étude

4.2.1 Types d'équipements recensés

Il est d'usage de diviser les équipements selon leur matérialité ; le terme treillis désigne les équipements composés d'une structure formée par des membrures d'acier à cornière et le terme

tubulaire réfère aux structures tubulaires opaques réalisées avec de la tôle d'acier cintrée et soudée. Plus généralement, l'expression pylône à *treillis* est généralement associée au pylône standard avec fenêtre que l'on appelle parfois 'Mae West' mais qu'on désigne aussi sous le vocable de *pylône à nappe*. Dans cette thèse, ce pylône est plus généralement désigné comme le *pylône standard*. Ce dernier est largement utilisé et sert pour des tensions allant de 110 kV à 735 kV. On peut également y ajouter le pylône à deux ternes à armement en double drapeau prenant la forme reconnaissable d'un sapin désigné sous le terme *pylône classique*. Il peut supporter des tensions allant de 110 kV à 315 kV et sa hauteur peut osciller entre 25 et 60 mètres (Hydro-Québec, 2006).

L'expression générale de pylône *tubulaire* renvoie quant à elle au pylône en forme de poteau à armement vertical à deux circuits communément appelé *muguet* transportant des tensions ne dépassant pas 315 kV (EDF et Hydro-Québec ; 1996). Il mesure entre 27 et 45 mètres. Il existe cependant des pylônes *portique* en tubulaire dont la typologie formelle est présente à la fois en version tubulaire et treillis. Dans leur version treillis, leur présence récente est perceptible le long de l'autoroute 10, au Sud de Montréal. Cette ligne de transport d'énergie d'une tension de 735 kV ne fait toutefois pas partie de l'étude, ayant été construite après l'analyse présentée ici.

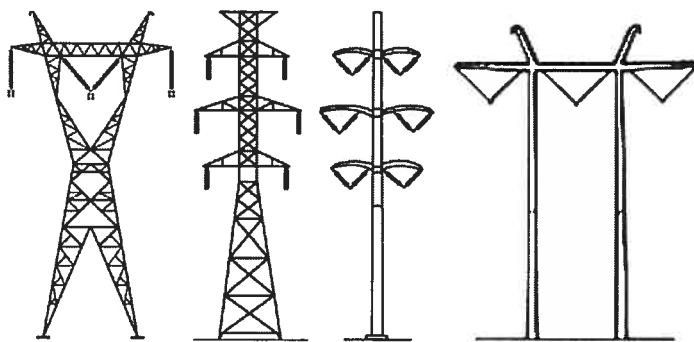


Figure 12_ Pylône à nappe standard, pylône classique, pylône tubulaire *muguet*, pylône portique tubulaire. Source : Hydro-Québec et Chaire en paysage et environnement.

4.2.2 Les cas de lignes étudiées⁴¹

4.2.2.1 CAS 1 – St-Bruno de Montarville

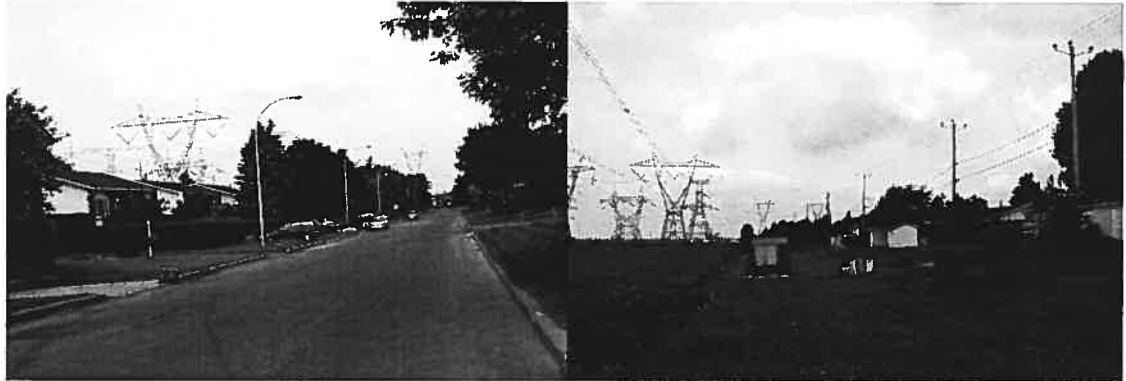


Figure 13_ Photographies de la rue Prévost, St-Bruno de Montarville, Rive-Sud de Montréal. Photos : Chaire en paysage et environnement, 2001.

Le premier cas à l'étude démontre des situations que l'on peut qualifier d'extrême : l'implantation de trois lignes de très haute tension à pylônes treillis standard (2 lignes 735 kV et une ligne 315 kV) en bordure de l'autoroute 30 d'une part et à proximité d'habitations unifamiliales, d'autre part. Les pylônes utilisés pour cette ligne sont les pylônes à treillis en nappe et en forme de sapin.

Considération des pylônes

⁴¹ Les photographies représentant chacun des cas sont présentées en annexe.

Confusion visuelle du treillis à forte connotation industrielle

Le trajet en automobile ayant permis de se rendre au lotissement résidentiel, a révélé un sentiment de forte présence des lignes en accompagnement de l'autoroute 30 occasionnant une complexité visuelle importante et une difficulté de lecture de l'organisation spatiale des lignes. À certains moments sur l'autoroute, l'entremêlement des équipements, par les structures des pylônes et des câbles, occasionne une omniprésence de la ligne marquant du même coup l'expérience autoroutière d'une forte connotation *industrielle* et d'une impression de *forêt de pylônes*.

Considération de la ligne

Discontinuité et fugacité des équipements à partir de la rue

Dans le contexte résidentiel, les situations d'expérience de la ligne ont largement favorisé une distance d'observation de 100 mètres et moins, la ligne n'étant à peu près pas perceptible au-delà de ce seuil en raison de la présence d'un front bâti bloquant l'accès visuel de la ligne. Cette observation est d'ailleurs corroborée par *Entre les lignes* (1993) qui a effectué une large enquête menée auprès de la population québécoise affirmant que le seuil d'impacts visuels en situation résidentielle se situe autour de 80 mètres (Richard et Roberge, 1995). De la rue, la ligne se saisit de façon ponctuelle et segmentée, les têtes des pylônes ou les câbles surplombant les maisons ou occupant l'espace entre deux maisons.

Considération de la ligne

Une bonification spatiale individuelle de l'emprise ou un espace de dépôt

De l'emprise, la ligne se déploie dans son ensemble mais la juxtaposition des trois lignes rend leur lisibilité difficile et les pylônes à treillis ont tendance à se superposer les uns sur les autres en créant une confusion visuelle.

L'emprise n'est pas aménagée et était à l'état de friche lors de la collecte de données. Elle semble toutefois utilisée par les résidents comme prolongement de leur cour. L'espace récupéré et investi par les riverains apparaît occuper une fonction de dépôt ou de rangement puisqu'on y

dénombrer des amas de bois et d'autres matériaux. Une tente a été repérée dans l'emprise sans toutefois connaître son utilisation.

4.2.2.2 CAS 2 – Brossard –



Figure 14_ Emprise de la ligne à 315 kV, Parc Trahan, Brossard.
Photos : Chaire en paysage et environnement, 2001.

Le deuxième cas (photos 8 à 14) expose des situations autour d'une ligne de 315 kV à pylônes tubulaires traversant un quartier résidentiel de Brossard composé principalement de maisons unifamiliales et d'immeubles à logements multiples de trois étages.

Considération des pylônes

Discontinuité et fugacité des équipements à partir de la rue et neutralité attentionnelle

De la rue, la ligne est saisie presque uniquement par les pylônes qui se dévoilent discrètement entre les résidences. La forme longiligne du pylône tubulaire rend sa présence relativement neutre dans l'environnement particulièrement de la rue où il faut vraiment porter attention à l'équipement pour se rendre compte de sa présence.

Considération de la ligne

Une bonification spatiale individuelle et collective de l'emprise

L'emprise de la ligne est adjacente de part et d'autre des limites des cours des habitations lesquelles offrent pour la plupart des accès à l'emprise par une porte insérée dans les clôtures. Des

plantations et des petits jardins ont été aménagés au-delà de la limite des cours et des clôtures. Dans ce cas, l'accès à l'emprise est bonifié par la présence d'une piste cyclable structurant ainsi un réseau linéaire d'activités récréatives. Un parc pour enfant est également aménagé aux abords de l'emprise. Plusieurs activités se jumellent à la présence de la ligne : activités de promenade, de patinage et de cyclisme. Des traces d'érosion au sol laissent également présager d'une fréquentation de cet espace puisqu'elles y dessinent un accès.

4.2.2.3 CAS 3 –Arrondissement Sud-Ouest, près du métro Charlevoix, à Montréal

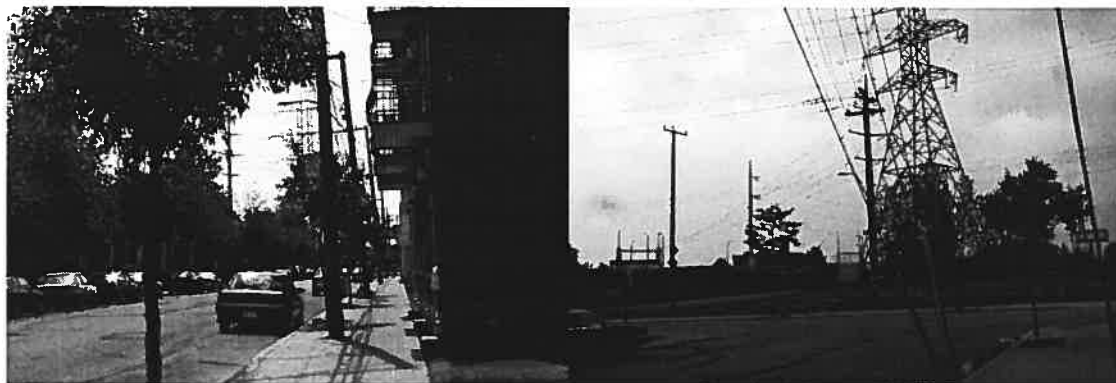


Figure 15_ Pylônes en perspective de la Rue Grand Trunk à Montréal. Photos : Chaire en paysage et environnement, 2001.

L'étude de ce secteur de Montréal dans l'arrondissement Sud-Ouest où on a privilégié l'expérience de la rue urbaine en situation piétonnière, s'est étendue de la sortie du métro Charlevoix sur la rue Charlevoix à la rue Grand Trunk jusqu'à l'intersection de la rue D'Argenson (photos 20 à 30). Cette vue de la ligne donne sur un pylône d'angle⁴² à treillis qui fait partie d'une ligne composée de pylônes tubulaires.

⁴² Un pylône d'angle est utilisé lorsque la ligne opère un changement de direction.

Considération des pylônes

Discontinuité et fugacité des équipements à partir de la rue et neutralité attentionnelle

Ce milieu urbain plutôt dense composé de duplex en rangée révèle plusieurs façons d'appréhender les équipements en particulier les pylônes. En effet, le champ visuel de ce secteur est particulièrement fermé, les situations où se profilent les pylônes sont à chaque fois singulières et offrent peu de chance de saisir la ligne dans son ensemble. En outre, la présence d'un pylône fait partie de l'ensemble complexe urbain et on n'y porte pas attention à moins d'y être conditionné. Lorsque les équipements sont entrevus, ils le sont par différents points de vue en donnant à chaque fois l'impression de faire l'expérience d'un pylône différent.

Discontinuité visuelle

Ces situations sont aussi caractérisées par un changement de type de pylônes sur la ligne : la présence d'un pylône d'angle en treillis à même une ligne de pylônes tubulaires monopodes de type *muguet* rend difficile la lecture de la continuité de la ligne, les deux types d'équipements laissant plutôt penser qu'il y a deux lignes.

Sollicitude attentionnelle

Sur la rue Grand Trunk, un pylône treillis est situé en perspective de la rue et un pylône tubulaire se profile en arrière de celui-ci, à droite. La perspective de la rue offre ainsi l'occasion d'orienter le regard sur le pylône d'angle à treillis implanté à sa rencontre, occultant du même coup la présence de l'autre pylône de type tubulaire se profilant en troisième plan. Ainsi, cette situation est marquée par une grande attention à l'endroit du pylône. Le pylône à treillis et son positionnement dans l'axe d'une rue en font un équipement qui se démarque de l'ensemble.

Effet d'addition des réseaux de distribution et de transport : une surcharge visuelle

La présence du réseau de distribution sur la rue Grand Trunk avec les poteaux de bois et les nombreux fils accentue l'effet de surcharge visuelle accompagnant la présence du pylône à treillis.

Les câbles se confondent aussi aux barres du treillis. Le tout se confronte et participe à l'appréciation de l'ensemble.

Confusion fonctionnelle du pylône tubulaire, échelle relative et neutralité attentionnelle

Paradoxalement, le pylône tubulaire se confond aisément aux autres équipements urbains dans ces situations et tire profit d'une confusion de lecture avec les équipements de distribution. Le pylône tubulaire n'attire pratiquement pas l'attention au troisième plan. Son échelle demeure toutefois relative en raison de la confusion fonctionnelle avec les autres équipements verticaux du territoire. En réalité, il n'est pas aussi près du pylône à treillis qu'il n'y paraissait dans la perspective de la rue de sorte qu'il y a sous-estimation de sa taille réelle. Dans les faits, il se situe de l'autre côté d'un viaduc et est beaucoup plus éloigné qu'estimé. En proximité, la structure opaque du pylône tubulaire et sa base demeurent assez imposantes si on les compare à un luminaire.

Confrontation symbolique, formelle et matérielle de proximité entre le *treillis* et le *tubulaire*

Dans le parc, l'équipement à treillis est clôturé à sa base ce qui ne permet pas de s'approcher de la structure qui laisse d'ailleurs un espace vacant sous le pylône. L'espace que libère la structure en treillis ne semble pas être un espace bonifiant le lieu et dans un contexte de parc urbain, il laisse plutôt une impression de laisser-aller. Pourtant, il y a là un prétexte intéressant à l'intervention paysagère qui pourrait profiter de la continuité spatiale qu'offre la libération du sol par le pylône à treillis.

Le pylône tubulaire marque davantage sa limite spatiale au sol par sa structure fermée. Sa délimitation claire profite à structurer l'espace autour de l'équipement ne laissant pas de sous-espace aux fonctions non explicites mais sûrement déjà investi puisqu'on en interdit l'accès. La distinction est ici importante quant à l'expérience de proximité entre le pylône à treillis et tubulaire et leur aménagement laisse entendre deux discours différents sur l'équipement puisque l'un d'eux est frappé d'un interdit d'accès.

4.2.2.4 CAS 4 – canal L'Aqueduc



Figure 16_ Piste cyclable en bordure du Canal L'Aqueduc, entre les boulevards La Vérendrye et Champlain à Montréal. Photos : Chaire en paysage et environnement, 2001.

Deux types d'équipements, des pylônes à treillis et des pylônes tubulaires de tensions différentes, sont implantés de part et d'autre d'une piste cyclable. La ligne en treillis peut supporter une charge variant entre 25 kV et 120 kV alors que la ligne en tubulaire peut transporter un voltage de 120 kV à 315 kV. L'emprise permet un usage récréatif de circulation piétonne, cycliste ou autre. Les deux lignes se situent en bordure du canal L'Aqueduc et la section étudiée est encadrée par deux bandes boisées.

Considération des pylônes

Confrontation symbolique, formelle et matérielle de proximité entre le treillis et le tubulaire

Les équipements étant disposés de façon symétrique, l'utilisation de deux types d'équipements provoque un certain questionnement. D'emblée, l'obsolescence du *treillis* est accentuée par la présence de l'équipement tubulaire. La surface blanche et lisse des pylônes tubulaire devient un espace d'appropriation illicite comme le démontre la présence de graffitis. Les pylônes treillis portent l'inscription *danger* induisant du même coup un message différencié face aux pylônes tubulaires qui n'en ont pas. La promenade le long du canal est marquée par la présence des lignes d'autant que l'emprise par les plantations boisées de chaque côté est isolée du contexte qui l'entoure.

4.2.2.5 CAS 5 – arrondissement LaSalle, Montréal

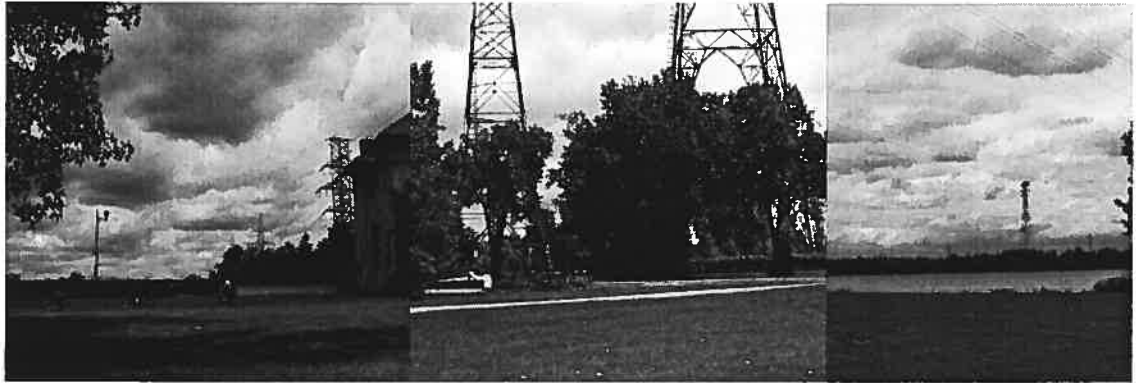


Figure 17_ Pylônes de traversée sur la parc La Bécane, au sud du boulevard Lasalle à Montréal. Photos : Chaire en paysage et environnement, 2001.

Cette situation présente des pylônes de traversée en treillis venant ponctuer deux lignes de 120 kV à 315 kV (photos 40 à 42) qui vont rejoindre la Rive-Sud de Montréal en enjambant le fleuve St-Laurent.

Considération des pylônes

Monumentalité des pylônes de traversée

Les pylônes de traversée sont implantés dans le parc La Bécane dans l'arrondissement LaSalle, dans un secteur urbain. Ils sont balisés en rouge et blanc en raison de leur hauteur imposante qui devient un obstacle à l'aviation. La monumentalité des pylônes de traversée demeure l'élément marquant l'expérience du lieu. Il y a en effet une rupture d'échelle importante entre les pylônes de traversée et il est difficile de bien saisir le lien avec la ligne qu'il relie.

Considération de la ligne

Une bonification spatiale collective de l'emprise

De l'autre côté du parc, l'emprise de la ligne est occupée par le jardin communautaire des Rapides. L'emprise permet donc la cohabitation entre les équipements et les différents espaces

fréquentables. On constate ainsi une mixité de fonctions et d'usages qui se jumellent à la présence des équipements.

4.2.2.6 CAS 6 – Route 229 et Chemin des Vingt, Beloeil

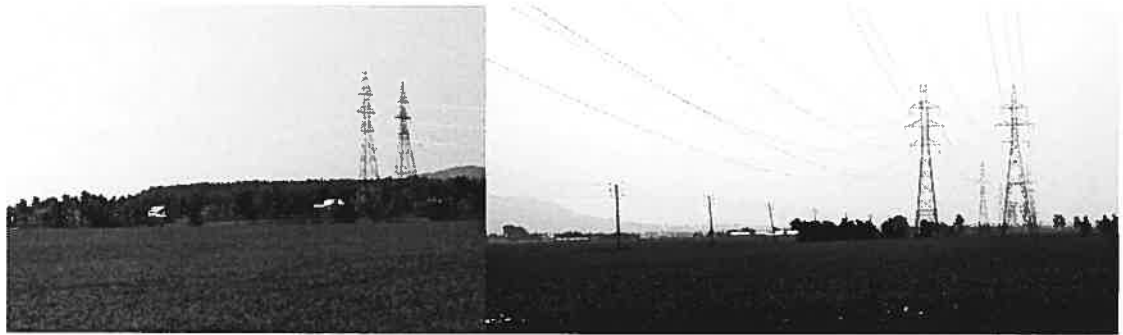


Figure 18_ Lignes en bordure de cadastres agricoles sur la route 229 et le chemin des Vingt à Beloeil, en périphérie de Montréal.
Photos : Chaire en paysage et environnement, 2001.

Les photos 43 et 44 représentent des situations typiquement hybrides de la périphérie de Montréal où se côtoient terres agricoles, développement résidentiel et présence d'équipements de transport d'énergie. On y note la présence de deux lignes à treillis à 230 kV implantées de manière symétrique en bordure des cadastres agricoles. Ce cas de ligne montre deux types d'inscription spatiale en bordure des routes : en accompagnement de la route ou en traversée.

Considération de la ligne

Neutralité attentionnelle en situation familière

L'une des situations est marquée par l'éloignement des lignes du point d'observation, une aire de service à la sortie de l'autoroute. Les lignes soulignent l'horizontalité du territoire tout en étant relativement discrètes dans l'ensemble. L'autre situation montre les mêmes deux lignes qui traversent la route et qui côtoient une ligne de distribution. Somme toute, l'expérience des deux lignes renvoie à des situations familières qui ne suscitent pas d'attention particulière.

4.2.2.7 CAS 7 – Municipalité de Saint-Ferdinand, Lac Williams

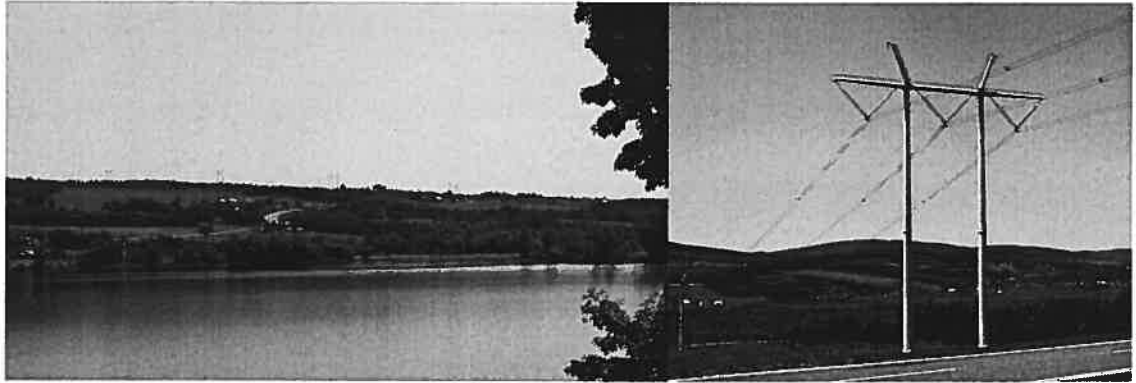


Figure 19_ Vallée du Lac Williams à St-Ferdinand. Photos : Chaire en paysage et environnement, 2001.

L'étude de ce cas offre la possibilité d'analyse de situations qui n'ont pas été possibles en périphérie de Montréal. Il s'agit d'une ligne à 735 kV traversant un milieu de villégiature : un site valloneux surplombant le Lac Williams. Ce secteur a fait l'objet d'une attention particulière dans le chapitre un (1) puisque les enjeux locaux suscités par le projet de ligne Lévis-Des Cantons a abouti à l'implantation de pylônes tubulaires portique à cet endroit (photos 45 à 50).

Considération de la ligne

Ponctuation rythmique du territoire

Du bord de l'eau, la ligne défile subtilement en arrière-fond et demeure très discrète. Les pylônes marquent cependant le territoire d'un certain rythme par leur inscription régulière et par la ligne verticale de leur structure. Malgré tout, l'impression d'avoir atteint l'intégrité naturelle du site demeure présente ce qui rend la présence de la ligne dérangeante.

Considération des pylônes

Monumentalité des pylônes et échelle relative

Dans les terres, la ligne traverse une vallée et la monumentalité des pylônes est frappante ainsi que l'emprise déboisée qu'elle occupe. La tentative de se rapprocher du pylône a renforcé l'impression d'une échelle démesurée : une sous-estimation du parcours pour l'atteindre révèle la

difficulté de saisir sa taille. Aucun repère dans le territoire ne peut permettre d'en évaluer adéquatement l'échelle. La sobriété et la simplicité de la structure s'inscrivent relativement bien dans le milieu. Une certaine incongruité apparaît lorsqu'on s'aperçoit que la ligne est également composée de pylônes treillis à nappe, ces derniers étant jonchés au sommet de la colline.

4.2.3 Des expériences singularisées : analyse générale

Les contextes dans lesquels se vivent les expériences des lignes concourent à singulariser l'expérience. Ainsi, l'étude de terrain a révélé de nombreuses possibilités de situations d'expériences des lignes dans le quotidien. Certaines sont davantage caractérisées par le rapport que l'on entretient avec l'espace comme la familiarité avec laquelle on l'appréhende tandis que d'autres sont fortement influencées par les conditions physiques de l'expérience.

Considération de la ligne

Des contextes d'expérience de continuité, discontinuité et fragmentation de la ligne

Les situations urbaines, par exemple, par la fermeture visuelle qu'offrent les fronts bâtis et par la complexité même de la composition physico-spatiale donnent des points de vue relativement fragmentés ou discontinus des lignes de transport. La distance entre la personne et la ligne détermine l'expérience des équipements. En situation de grande proximité (environ 10 mètres et moins), le pylône prédomine tout en dévoilant la ligne en perspective. Il devient donc aisé de comprendre l'équipement en tant que réseau. Les points de vue éloignés offrent aussi cette opportunité de compréhension de la ligne en autant que le champ visuel puisse être relativement ouvert. Le front bâti peut bloquer la vue de la ligne et occulter du même coup sa présence qui ponctue le territoire d'un rythme. Sur les routes, si la ligne est relativement éloignée et implantée en parallèle du réseau routier, une plantation végétale près de la route suffit à camoufler la ligne en bloquant l'accès visuel. L'implantation en traversée d'une route met l'emphase sur les pylônes qui bordent de part et d'autre l'axe de transport routier tout en révélant un encadrement provoqué par les câbles qui surplombent la route.

À une distance d'environ 100 mètres, l'expérience de la ligne varie énormément dans sa saisie : elle peut être fragmentée (vue sur un segment du pylône ou des câbles), discontinue (vue d'une partie de la ligne) ou continue (saisie de la ligne en tant que réseau). À cette distance, l'expérience de la ligne se caractérise plus particulièrement par un effet de fugacité où l'équipement est aperçu dans les interstices entre les maisons, dans les ouvertures du champ visuel et plus rarement dans sa continuité.

Une bonification spatiale individuelle et collective des emprises

L'emprise n'est pas un espace neutre et elle peut devenir le lieu d'activités diverses. En situation agricole, l'emprise est largement utilisée et devient un espace de production. En situation urbaine, l'emprise sert à l'aménagement de parc et aussi de jardins communautaires. En situation résidentielle, cet espace devient une opportunité d'espaces supplémentaires pour les résidents en tant que prolongement de leur cour. Il existe néanmoins différentes modalités de bonification spatiale résidentielle qui se caractérisent par des usages différents de l'emprise. L'opportunité que représente l'emprise pour y intégrer un parc linéaire permet de diversifier son usage et de la rendre accessible à la communauté et non à la stricte appropriation individuelle. La présence d'une piste cyclable dans l'emprise, observée dans deux cas, offre donc une opportunité de fréquentation d'un espace. Si de telles activités et aménagements ne sont pas réalisés, l'emprise devient un lieu d'appropriation personnelle potentielle. Suivant la caractérisation qui a été réalisée, cette appropriation individuelle d'une emprise non aménagée semblait se restreindre à un espace de dépôt. Dans le cas des emprises aménagées, cet espace soumet également aux personnes des possibilités d'appropriation individuelle comme en témoigne la présence de petits jardins et de plantations en dehors des cours résidentielles, qui se jumellent aux activités communes offertes par le parc linéaire de la piste cyclable.

Considération des pylônes

Échelle relative de la démesure des pylônes

La monumentalité des pylônes rend difficile la lecture objective de leur échelle en regard du contexte d'implantation. En effet, dans plusieurs situations, il n'existe pas d'éléments du territoire pouvant informer de leur taille. Il devient difficile de trouver des repères d'échelle qui aident à la lecture contextuelle des équipements. L'appréhension des pylônes à 735 kV et des pylônes de traversée de rivière exemplifient cette difficulté de lecture d'échelle rendant celle-ci relativement faussée par le caractère massif et monumental de leur structure.

Indifférenciation technique

L'échelle démesurée de l'équipement en regard du milieu d'implantation devient en outre un repère dans la perception de la tension d'une ligne. De façon générale, l'expérience directe ne permet pas de bien différencier et reconnaître les tensions de 120 kV à 315 kV. Les équipements de transport d'énergie se conçoivent plutôt comme un univers en soi, une globalité dont on distingue peu les particularités techniques propres à chacune des lignes. De ce fait, la tension réelle de la ligne est très peu importante dans la mesure où les équipements sont considérés comme des équipements de haute tension de façon indistincte. Toutefois, dans des situations où on peut comparer une ligne par rapport à une autre, un plus gros pylône laisse présager une plus grosse tension.

Une sollicitation attentionnelle relative au type de pylône

Le type de pylône, par sa forme et sa matérialité, influence cependant l'expérience de la ligne. Une nette différence entre l'expérience des équipements à treillis et tubulaires a été remarquée, plus particulièrement les pylônes tubulaires à la forme longiligne, tels un poteau, et les pylônes standards en treillis. Une ligne sollicitera ou non l'attention par la forme du pylône en regard de la situation donnée mais aussi par la disposition d'une personne à l'égard de cette situation et du pylône. La présence familière des équipements dans le territoire provoque des situations auxquelles l'habitude colore l'expérience d'une certaine indifférence.

Par exemple, les lignes en treillis provoquent plus souvent un sentiment de confusion visuelle qui se jumelle à la présence des câbles. Les barres des pylônes à treillis et les câbles du réseau forment un ensemble qui s'entremêle et se superpose. Le pylône à treillis, peu importe sa forme, se démarque des autres équipements du territoire sur les plans formel, matériel et symbolique. Il attire l'attention pour ses raisons. Toutefois, il provoque aussi un sentiment de familiarité qui discrimine en sa faveur en faisant occulter sa présence, particulièrement dans des situations éloignées. Une certaine habitude des lignes dans le territoire se crée avec le temps dans la perception de l'espace de sorte que paradoxalement, on ne porte plus attention à la ligne. En somme, l'expérience du pylône **treillis** peut provoquer soit **une sollicitation** soit **une indifférence attentionnelle**.

Contrairement aux lignes formées de pylônes à treillis, les lignes **tubulaires** tendent à une certaine **neutralité attentionnelle**. En effet, elles rendent très lisibles et organisées la relation entre les pylônes et les câbles. Elles paraissent ordonnées et créent un rythme régulier qui se déploie à la fois dans la verticalité des pylônes et dans l'horizontalité des câbles. En situation éloignée (troisième plan), l'équipement tubulaire se confond avec les autres équipements verticaux du territoire favorisant une certaine indifférenciation de leur présence. Ils peuvent même se confondre aux lignes de distribution.

Toutefois, peu importe la forme, **une sollicitation attentionnelle** est prégnante pour **les équipements de tension de 735 kV** et **les équipements de traversée**. Lorsqu'elles peuvent être comparées à des lignes de tensions inférieures, il existe une différence marquée de l'échelle des lignes à 735 kV qui sont définitivement plus gros et massifs. Mais sans point de repère, il est plutôt difficile de les distinguer des autres tensions. Il faut alors être plus informé des caractéristiques des pylônes qui introduisent une différenciation entre les tensions : la disposition des câbles peut informer en ce sens. Les pylônes de traversée de rivière, par contre, se démarquent d'emblée par leur plus grande monumentalité en regard du reste de la ligne et des autres types de pylône. Leur marquage de couleur rouge et blanc est très caractéristique et les rend très reconnaissable. Quand

on saisit la fonction spécifique de ces pylônes, ils indiquent à coup sûr la présence d'un cours d'eau. Ils peuvent alors servir de repères territoriaux importants.

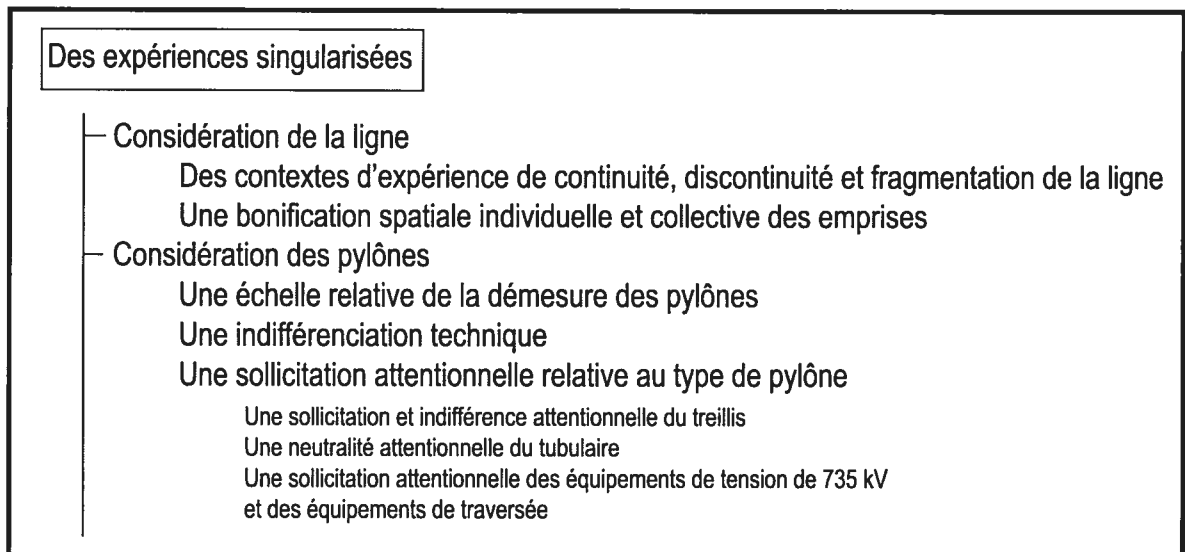


Figure 20_ Synthèse de la caractérisation de l'expérience directe.

4.3 Discussion sur l'expérience directe

L'analyse paysagère a abordé les effets sentis *in situ* qui mettent l'emphase sur la démesure de l'échelle de cet équipement en regard des milieux où il s'implante. Outre cette démesure, il existe également une réelle différenciation sur le plan expérientiel en fonction des types de pylônes ce qui laisse présager que le design des pylônes joue en l'occurrence un certain rôle dans l'expérience directe. Il en modifie les modalités et les effets spatiaux.

La caractérisation de terrain et la matérialité des lieux renseignent sur les nombreuses façons d'appréhender une ligne dans un milieu donné. Elle justifie la nécessité de se substituer à l'analyse cartographique par laquelle il est difficile de fonder totalement une connaissance de la relation ligne / environnement. La singularité des situations d'appréhension d'une ligne rencontrée contribue ainsi à interroger les méthodes d'évaluation des impacts visuels qui se centrent quasi

uniquement sur une objectivation de la visibilité des lignes et non pas sur sa saisie en situation. En ce sens, la visibilité de la ligne serait relative car le contexte et la posture d'une personne en regard du milieu (distance, implication personnelle, etc.) contribuent grandement à sa perception. L'attention que l'on porte à l'équipement dans une situation est par conséquent plus importante que la visibilité objective de la ligne. De ce constat, il est possible de catégoriser trois types de sollicitation attentionnelle de l'équipement en regard d'une situation donnée : une sollicitation, une neutralité et une indifférence. L'équipement attire l'attention par différentes modalités associées à son appréhension visuelle et son interprétation symbolique, sensorielle et fonctionnelle en regard d'un milieu.

Cependant, la position d'expert de la chercheuse dans l'expérience directe montre que l'emphase se place surtout sur la relation physique de la ligne envers son milieu. En outre, cette attitude ne permet pas de se substituer au discours *populaire* envers la ligne dont l'expérience est investie d'un sens à la fois personnel et collectif qui en révèle toute sa richesse. Ainsi, l'analyse ne peut adéquatement aborder le spectre des représentations sociales sans tomber dans une certaine expertise, la chercheuse étant confrontée à ses propres connaissances du design et des relations spatiales dans l'appréhension sensible. En conséquence, l'analyse proposée est en quelque sorte dégagée de l'enjeu de paysage qui supporte la problématique, l'enjeu étant fortement associé à la dynamique sociale qui l'engendre. Elle est plutôt engagée vers l'intervention qui implique de porter attention à ses opportunités. Dans ce sens, l'analyse tend à insister implicitement sur les gestes qui facilitent ou non la conciliation de la présence de l'équipement dans le milieu de vie et pas uniquement sur la réaction que sa présence provoque.

Cette particularité du regard expert qui se projette dans une situation potentielle et hypothétique et qui insiste sur les possibilités inventives qu'elle offre, donne néanmoins l'occasion de soulever avec pertinence certaines modalités d'expérience sous-estimées de la ligne. Le rôle que les emprises peuvent jouer est à cet égard fort intéressant : une bonification spatiale pour diverses activités telles le jardinage, le rangement, le sport, la promenade, etc.

La bonification spatiale observée est jusqu'à présent limitée à une juxtaposition d'usages différents qui en fait un espace possible de fréquentation humaine. Elle procure dans ce sens un avantage pour la communauté ou pour les résidents. Considérant cette observation, l'emprise semble proposer à l'aménagiste différentes opportunités d'intervention qui dépassent la présence d'usages différents dans l'espace. En effet, il y aurait tout lieu de penser que la proposition du projet de ligne dans son ensemble puisse susciter et intégrer ces différentes possibilités d'intervention sans nécessairement en faire des mesures d'atténuations, c'est-à-dire visant à réduire la nuisance. Ces espaces ne devraient pas être une conséquence de la présence d'une ligne mais plutôt une opportunité spatiale d'intervention. En pensant systématiquement l'aménagement potentielle de l'emprise d'une ligne dans un projet global, jumelé à un choix approprié d'équipements (pylônes, disposition des câbles, etc.), il y aurait peut-être là une opportunité de susciter autrement l'acceptabilité sociale ou à tout le moins, de faire bénéficier plus directement les citoyens de la présence des équipements. Cette stratégie qui mise sur des opportunités nouvelles quant à la présence des équipements dans le territoire, sur le plan spatial mais également symbolique, formel, visuel, fonctionnel et écologique, entre autres choses, aurait sans doute le mérite d'accompagner les pratiques existantes des citoyens dans les emprises.

Chapitre 5 : Catégorisation des mémoires du BAPE

Les données puisées au sein de trente-cinq mémoires⁴³ soumis au BAPE à propos des projets Hertel-Des Cantons et Grand-Brûlé-Vignan, sont principalement concernées par un enjeu de paysage. Les mémoires analysés ont d'ailleurs été triés dans ce sens. L'opération de sélection a consisté à cerner cet enjeu à partir de mots-clé y étant fortement associés dans le discours populaire et expert : qualité de vie, pylône tubulaire, impacts visuels et sur le paysage. À même cette sélection, il y a donc déjà une forme de discrimination des données.

L'exercice a mené à l'énoncé de trois grandes catégories descriptives qui informent sur le paysage en tant qu'enjeu de protection : une dynamique contextuelle des projets se déclinant en deux types de préoccupations, procédurales et générales. À partir de là, se greffent des catégories descriptives qui viennent définir plus précisément la nature et l'articulation discursive de l'enjeu de paysage présente dans les mémoires et les sections qui suivent s'appliquent à les décrire. Des schémas accompagnent chacune des catégories en permettant de mieux saisir leur déclinaison descriptive et conceptuelle. Par ailleurs, une différenciation de certains éléments du texte a volontairement été effectuée par la mise en gras. Ces segments de texte réfèrent alors directement à des éléments de définition et de compréhension de la catégorie et se retrouvent clairement identifiés dans le schéma.

⁴³ Ces mémoires ont été sélectionnés à partir des critères détaillés dans le chapitre trois. Par ailleurs, une liste détaillée des mémoires est soumise en annexe. Elle regroupe les thèmes correspondant à chacun des mémoires analysés.

5.1 Dynamiques contextuelles des projets de ligne de transport d'énergie

La présentation des données se structure autour d'une première catégorie, la dynamique contextuelle des projets de lignes de transport d'énergie, qui se scinde en deux catégories principales. Ainsi, les deux catégories principales regroupent à elles seules les différents aspects de la dynamique contextuelle associée à la perception des projets de lignes de transport d'énergie : les préoccupations procédurales qui sont liées au processus du projet et les préoccupations générales. Ces deux catégories principales s'inspirent de la distinction des attitudes à l'égard des lignes de transport développée par Furby et al. (1988). Furby et al. ont recensé les études de perceptions des lignes de transport d'énergie et dégagent un modèle de la logique d'opposition / acceptation en distinguant également les attitudes liées au processus du projet de celles concernées par la présence des lignes de transport dans le territoire de manière générale.

Cette première distinction scinde en deux une problématique qui s'ancre dans un enjeu de paysage que les deux catégories alimentent de manière différente. D'une part, le processus de projet induit directement des préoccupations politiques concernées par la façon dont se déroule la planification du projet. Les préoccupations générales, quant à elles, reflètent un point de vue qui s'enracine dans la réalité territoriale d'une présence permanente d'un équipement dans un milieu de vie tout en étant fortement associée à la logique d'opposition/acceptation qui domine l'argumentaire des mémoires. Ces deux perspectives sur les dynamiques sociales entourant les lignes sont présentées de façon distincte pour faciliter la compréhension du contenu mais, elles ne sont pas indépendantes l'une de l'autre. Furby et al. avaient d'ailleurs insisté, dans la description de leur modèle interprétatif, sur l'interrelation des dimensions qu'ils avaient alors recensées au sujet des projets de ligne de transport d'énergie. À cet égard, certains aspects du processus du projet viennent parfois renforcer, à posteriori, les préoccupations citoyennes de manière réactive. Il ne faut donc pas sous-estimer le caractère circonstanciel du projet qui, tendancieusement, laisse des traces latentes chez les personnes qui le vivent et parfois le *subissent*. Ces aspects du projet peuvent réapparaître

au cœur de préoccupations d'un autre ordre et même les alimenter. Ils participent donc activement à comprendre l'enjeu de paysage et l'appréciation esthétique des équipements qui en découlent.

Dans ce qui suit, les éléments directement concernés par les catégories principales font l'objet d'une description sous forme de catégories jugées récurrentes lors de l'analyse des contenus des mémoires⁴⁴. Mais avant tout, il convient de présenter la définition du paysage que l'on décèle dans les mémoires afin de révéler un certain entendement de cette notion et sa portée discursive.

⁴⁴ Pour chacune des composantes explorées lors du processus de catégorisation, il est utile de référer aux tableaux d'analyse fournis en annexe.

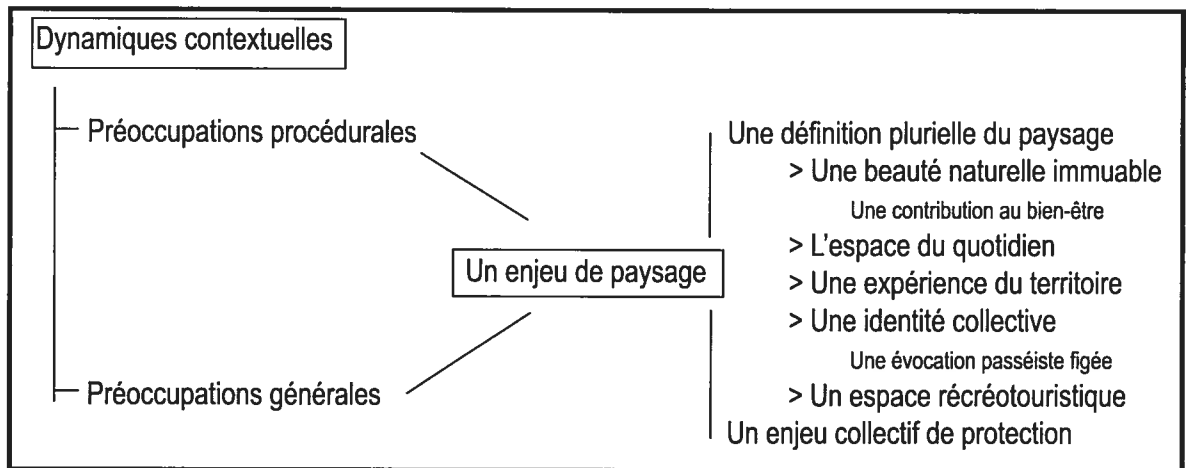


Figure 21_ Synthèse des dynamiques contextuelles des projets de lignes de transport d'énergie.

5.2 Une définition plurielle du paysage

La définition du paysage réfère à différentes dimensions. Elle est particulièrement introduite dans vingt-quatre des trente-cinq mémoires. Le paysage interroge principalement la relation des personnes à l'égard du territoire en informant sur les modalités d'appréciation esthétique du territoire qui s'articulent sur les plans temporel, expérientiel, formel, matériel, identitaire, symbolique et éthique.

Quand ma famille s'acheta une propriété au Lac à la Loutre, il y a maintenant dix ans, les paysages merveilleux nous séduisirent instantanément. Nous avons la chance de bénéficier d'un environnement de toute beauté, havre de sérénité aux paysages bucoliques (François, Daniel et Alain Brunet, 2000 ; 1).

Le paysage réfère largement à la nature et à son idéalisation. Cette conception du paysage est teintée d'un *a priori* de beauté : **une beauté naturelle immuable**. Et cette beauté est menacée et fragile et on revendique sa protection particulièrement dans un contexte de projet d'implantation de ligne de transport qui vient détruire ce paysage.

L'expérience du paysage est **une contribution au bien-être** qui ne peut se dissocier de l'expérience de la beauté naturelle. Ainsi, chez les personnes, cette expérience provoque des

sentiments de quiétude, de paix et de sérénité qui teinte positivement l'appréciation esthétique du paysage. Dans ce sens, le paysage est fortement impliqué dans la qualité de vie.

Le paysage est également considéré comme **l'espace du quotidien**. Il se forme de l'expérience et des activités de tous les jours en tant qu'espace du quotidien. Il s'agit des espaces de proximité à l'habitation et des zones habitées auxquels on accorde des valeurs d'attachement importantes sur le plan symbolique.

Il renvoie également à **une expérience du territoire** dont on participe dans nos activités, dans nos déplacements, par la nature. Les axes routiers contribuent à cette expérience du paysage en servant de vitrine sur le territoire.

Ces voies de circulation panoramiques sont fréquentées par une clientèle qui déborde de la région immédiate et qui utilise ces axes de déplacement précisément à cause de leurs richesses paysagères, culturelles et économiques (COVABAR, 2000 ; 1).

Combien de paires de yeux y poseront le regard le long d'une autoroute qui reçoit bon an mal an des millions de voyageurs? (...) Le chemin, la route et même l'autoroute, ce sont nos espaces communs, nos espaces partagés, ceux qui permettent les identités, les références. C'est le paysage partagé et c'est la mémoire des lieux. C'est la mémoire collective. C'est notre culture. C'est pourquoi ils sont précieux, c'est pourquoi il faut les protéger (Normand Rodrigue, 2000 ; 4).

Les observateurs - Villégiateurs et touristes - Il est fort à propos de rappeler que la route dans la plaine montréalaise a des impacts visuels limités. Elles jouent au contraire davantage son rôle de faire découvrir le territoire. Or, les paysages accessibles à partir de la voie rapide sont harmonieux et exempts d'impacts visuels significatifs (zones industrielles, sites perturbés, etc.) L'autoroute offre une vitrine sur un territoire et stimule sa découverte. Le tracé proposé vient cicatrifier le paysage et en altérer définitivement ses qualités. Le tracé proposé pénalise directement la Montérégie quant à la promotion de son territoire à partir de l'A-10. Le tracé proposé fera perdre à la Montérégie sa plus belle carte de visite (Guy Bédard, 2000 ; 4).

Les dimensions culturelle et temporelle du paysage à la fois comme patrimoine, oeuvre collective, souvenir sont présentes dans plusieurs mémoires. Elles confèrent au paysage une valeur identitaire ancrée dans l'attachement portée à l'histoire sociale d'un milieu de vie. Le paysage agit comme **une identité collective** : le reflet ou la marque d'une région à laquelle les personnes s'associent volontiers.

Le paysage c'est le lieu commun où s'inscrit l'oeuvre commune de nos sociétés (Normand Rodrigue, 2000 ; 4).

Dans ce sens, la construction identitaire dénote souvent une conception passéiste du paysage qui engendre du même coup une certaine fixation dans le temps par un désir de protection et de conservation. Ainsi, l'appréciation paysagère se construit autour d'éléments artificiels qui sont des représentations de l'activité artisanale passée ou tout simplement d'une forte valorisation du *vieux* ou *vieillot* au caractère artisanal. Il s'agit en somme **d'une évocation passéiste figée** imprégnant fortement les représentations du paysage.

Les paysages ont une grande importance pour notre région : ils sont la base même de notre survie, d'une économie viable. Il faut cesser de transformer les campagnes en banlieues, en une série de bungalows semblables traversés par une forêt de pylônes. Pour cela, il faut préserver nos vieilles demeures, nos fermes artisanales, tous ces éléments du passé qui confèrent un charme unique à cette région (SOPABIC, 2000 ; 3).

Le paysage comme **espace récréotouristique** est plusieurs fois évoqués. On s'entend généralement pour parler de villégiature et d'activités récréo-touristiques. Cette définition du paysage implique d'ailleurs une valeur économique importante. Le paysage comme espace récréotouristique devient une ressource pour le développement des communautés.

5.3 Un enjeu collectif de protection

Le paysage apparaît finalement comme une responsabilité collective dont il faudrait se prévaloir tant à l'échelle du territoire local, régional que national. Il témoigne de préoccupations citoyennes qui visent à le protéger et le conserver.

Le paysage est d'intérêt public, de responsabilité individuelle et collective. Chaque communauté est dépositaire du territoire qu'elle occupe et responsable de la valeur paysagère qu'elle lui attribue (COVABAR, 2000 ; 1).

En somme, en situation de projet d'implantation comme en témoignent les mémoires du BAPE, l'enjeu de paysage qui se manifeste de manière plurielle, se cristallise autour d'intentions sociales de protection. Cette volonté de protection du paysage se situe à l'interstice de deux grandes catégories descriptives des mémoires du BAPE analysés : les préoccupations procédurales et des préoccupations générales exprimées par les citoyens au sujet des projets de lignes de transport Grand-Brûlé / Vignan et Hertel / St-Césaire. Les préoccupations procédurales interpellent

directement les éléments du processus des projets d'implantation des lignes alors que les préoccupations générales décrivent les représentations, attitudes et significations portées à l'endroit de la présence des équipements dans le territoire. Dans la section qui suit, une attention particulière est posée sur ces préoccupations, à les décrire et à les comprendre.

5.4 Les préoccupations procédurales

La majorité des mémoires s'articulent autour du processus du projet. L'objectif souhaité par les participants à cette démarche institutionnelle est de donner son avis sur le projet à l'étude. Il n'est donc pas étonnant que l'ensemble des mémoires y consacre la majorité de leurs argumentaires. On y retrouve les aspects économiques du projet, sa justification et l'attitude adoptée par les intervenants, le promoteur et la population ou les instances représentant la population.

5.4.1 Préoccupations économiques

Il s'agit de tous les aspects relatifs aux coûts directs du projet. En général, ces préoccupations se résument par trois principales composantes : la logique coûts / bénéfiques du projet, le frein aux développements des communautés et la dévaluation foncière des propriétés à proximité de la ligne. En ce qui concerne les deux premières composantes, ces arguments sont adoptés à la fois par les opposants au projet et ceux qui veulent le voir réaliser. Selon une logique coûts / bénéfiques, les gens qui appuient le projet proposent des arguments ayant trait aux coûts

directs de réalisation du projet en relation aux coûts occasionnés par le verglas⁴⁵ et du coût raisonnable de réalisation du projet aux yeux d'une saine gestion d'entreprise. Ceux qui s'opposent au projet vont plutôt parler de coûts relatifs plus difficilement quantifiables mais bien réels. Ces coûts ont une portée plus longue dans le temps. Il s'agit des coûts environnementaux et sociaux occasionnés par une présence permanente des équipements et des effets sur la qualité de vie environnante. À l'intérieur de ce discours d'opposition ou d'acceptation, se manifeste une certaine dichotomie des coûts associés au projet qui s'exprime dans un rapport entre **la logique coûts / bénéfiques versus les coûts sociaux**.

Par ailleurs, suivant toujours cette perspective économique sur le projet d'implantation, le développement économique d'une région est aussi mis de l'avant tant par les opposants que les défenseurs du projet. D'une part, la présence des équipements pourrait faire perdre des revenus liés aux activités touristiques et récréatives et d'autre part, la fiabilité de l'alimentation électrique est nécessaire aux développements des entreprises. Ainsi, dans un cas comme dans l'autre, le discours des opposants et des défenseurs du projet interpelle l'argumentaire du **frein aux développements des communautés** pour fonder leur point de vue sur le projet.

C'est avec stupéfaction et indignation que la CUO et la MRC ont pris connaissance de commentaires, formulés durant la première partie de cette audience, à l'effet qu'il serait acceptable de perdre l'électricité pendant quelques heures, voire même quelques jours. On ne peut que condamner

⁴⁵ Du 5 au 10 janvier 1998, une période de verglas viendra affaiblir le réseau de transport et de distribution d'électricité du sud-est du Québec, principalement la Montérégie. Cet événement météorologique sans précédent détruira de nombreux arbres et plusieurs pylônes. Plus de trois millions de personnes manqueront d'électricité et certains, pendant plus d'un mois.

l'étroitesse d'esprit de tels propos et remettre les pendules à l'heure, que le territoire visé soit urbain ou rural. (...) Il faut aussi se rappeler l'impact d'une panne généralisée pour réaliser que perdre l'électricité peut être tolérable, mais jamais acceptable... même pas pour cinq minutes (communauté urbaine de l'outaouais M.r.c. des collines de l'outaouais, 2000 ; 5).

La question de la **déévaluation foncière estimée des propriétés** est un enjeu individuel important. Cette question, portée par les opposants aux projets, laisse supposer que la présence d'une ligne à proximité des habitations risque d'en diminuer fortement la valeur de revente occasionnant du coup des répercussions financières.

Le pylône #L11 est situé à environ 600 mètres de la propriété des signataires; 3.3. Les propriétés subissent un impact visuel important causé par les pylônes #L12, #L13 et #L14; 3.4. Le tracé au Nord aura un impact important sur notre porte-feuille. Selon une étude de l'Unité Expertise immobilière de l'Hydro-Québec, nos propriétés situées sur les rues Ludger-Côté, Félix-Leclerc et Georges-Bouchard, pourraient subir une dépréciation atteignant 15% (Le regroupement des résidents du quartier 6 de la ville de Chambly, 2000 ; 6).

De plus, la proximité de l'équipement pose un problème d'interprétation pour la compensation financière associée au passage d'une ligne. Pour certains citoyens préoccupés par le passage de la ligne à proximité de leur habitation, il devient impérieux de considérer cette proximité dans les évaluations d'Hydro-Québec à l'endroit des propriétaires affectés visuellement par la ligne mais dont la ligne ne traverse pas leur terrain. Il y a donc ici une différence entre ceux qui peuvent percevoir des compensations en raison de la présence de l'équipement sur leur propriété et ceux qui ne peuvent en bénéficier mais dont les répercussions sont similaires parce qu'ils habitent tout aussi près de l'équipement sans en partager le sol. Une volonté **d'une révision des compensations financières en fonction de la proximité de l'équipement** est présente dans plusieurs mémoires à propos des répercussions visuelles occasionnées par le seul fait de vivre près d'une ligne.

Nous en concluons qu'il serait très difficile d'évaluer précisément la dépréciation de nos propriétés, mais nous croyons fermement qu'elles subiront une dépréciation importante. (Le regroupement des résidents du quartier 6 de la ville de Chambly, 2000 ; 14).

Surtout, il faut comprendre que ces compensations ne doivent pas seulement viser les propriétaires des immeubles directement touchés (dans l'emprise), mais aussi à tous les propriétaires d'immeubles suffisamment près des équipements pour subir une perte de qualité de vie ou de valeur à cause des impacts par détérioration du paysage, pollution sonore ou exposition aux champs électriques et magnétiques (Le comité des citoyens et citoyennes pour la protection de l'environnement Maskoutain, 2000 ; 1).

Par ailleurs, les seules personnes dédommagées sont celles dont les propriétés sont touchées directement: elles recevront une compensation. Pour les riverains de la ligne, s'il n'y a pas atteinte physique à leur propriété, rien n'est prévu même s'ils ont les pylônes en pleine face (Association pour la protection de l'environnement d'Huberdeau - Lac à la Loutre (A.P.E.H.L.), 2000 ; 16).

5.4.2 Justification du projet

Une grande partie des mémoires est consacrée aux arguments exposés par le promoteur pour faire valoir son point de vue relatif au projet et aux contre-arguments exposés par les opposants au projet.

L'ensemble des mémoires vont donc mettre en œuvre une forme de discours axé sur **la conviction ou non de la nécessité du projet**. D'une part, certaines reconnaissent la nécessité du projet en considérant la sécurisation du réseau, le coût du verglas, les effets psychologiques liés aux inquiétudes lors de catastrophe naturelle et les besoins sociaux notamment la sécurité alimentaire, d'autre part, plusieurs la remettent en question en relativisant l'importance de ces arguments en faveur du projet en regard des risques minimes de récurrence du verglas de 1998.

Considérant les risques infinitésimaux, en Outaouais et dans les Laurentides, de la répétition d'une catastrophe naturelle de l'ampleur du grand verglas de janvier 1998, l'implantation du poste permanent de l'Outaouais et la consolidation de l'interconnexion complète la sécurisation du réseau au-delà du maximum nécessaire, dépassant même la consommation totale de la région. Même en supposant les circonstances les plus difficiles et les plus improbables, l'alimentation serait complètement rétablie en moins de 2 à 24 heures. Il est donc évident que les installations de bouclage du poste de l'Outaouais sont amplement suffisantes (Municipalité de la paroisse de Saint-Jovite, Municipalité d'Arundel, 2000 ; 8).

Par ailleurs, **une remise en question du processus de sélection du tracé et de localisation** est très présente quand il s'agit de discuter de la procédure des projets d'implantation. Plusieurs mémoires (9) font état de préoccupations liées aux façons d'aborder les différentes options quant au choix du tracé et de la localisation de la ligne et de ses éléments. En somme, on y soulève la question de la justification des choix exercés en amont du projet présenté en audience.

Pourtant, la MRC des Laurentides a déjà expliqué que le tracé retenu contrevient à son schéma d'aménagement, notamment en ce qui concerne la mise en valeur des paysages, des corridors visuels et des espaces et équipements récréo-touristiques. Et ce malgré ce qu'ose prétendre Hydro-Québec qui, encore une fois, s'érige en juge et partie (Municipalité d'Amherst, Municipalité d'Huberdeau, 2000 ; 10).

D'autres mémoires vont davantage porter sur la relation entre le tracé choisi et la portion du territoire couvert par la ligne en regard d'installations déjà existantes. Une volonté de départager équitablement les avantages et inconvénients de la présence de la ligne sur le territoire est révélée. Il s'agit alors de bien évaluer la proportion du territoire occupé par le passage de la ligne versus la partie qui affecte une MRC ou une région en particulier en regard du territoire couvert par la ligne. Plusieurs ressentent **un sentiment d'iniquité géographique** à leur endroit en prétextant que la ligne passe de manière beaucoup plus importante sur leur territoire.

(...) l'acceptabilité sociale d'un projet d'équipement énergétique est fortement tributaire de la distribution sociale et géographique des risques et des bénéfices ». (...) « Bien entendu, les inconvénients d'une ligne de transport sont proportionnels à sa proximité ». (...) Le degré de bénéfice ou " d'utilité " est donc proportionnel à son éloignement. (...) L'acceptabilité sociale de la ligne Grand-Brûlé / Vignan repose donc, entre autres, sur l'équité de la distribution sociale et géographique des inconvénients et des avantages engendrés par le projet. Ce qui est indubitablement en corrélation étroite avec l'importance du parcours de la ligne dans chacun des milieux (Municipalité d'Amherst, Municipalité d'Huberdeau, 2000 ; 12-13).

Quelques mémoires insistent sur la localisation en fonction de la distance et de la vue de la ligne, en précisant qu'il est nécessaire de rechercher un choix de moindre impact qui s'articule principalement par la recherche d'une simplicité et d'une discrétion dans la forme et la localisation des équipements. La ligne doit en somme s'éclipser pour **laisser toute la place au paysage**. Elle ne doit pas attirer l'attention. De même, elle devrait traverser le plus rapidement possible le territoire.

C'est pourquoi aussi le choix du tracé qui s'aligne complètement sur l'autoroute, le lieu de nos passages communs est aussi contestable. De toutes les façons le meilleur tracé reste toujours le plus simple et le plus direct, celui qui est le moins visible et celui qui apparaît comme neutre et étranger au paysages qu'il traverse; mais surtout pas celui qui essaie de s'inscrire dans le paysage comme s'il lui appartenait. En d'autres mots une ligne de transport électrique de cette envergure doit traverser le paysage le plus rapidement possible et ne pas «s'y attarder (Normand Rodrigue, 2000 ; 5).

5.4.3 Attitudes des intervenants : l'attitude du promoteur

Du fait de la polarisation inhérente au processus du projet, plusieurs aspects de l'argumentaire des mémoires concernent les façons de faire du promoteur lorsqu'il interagit avec les intervenants du milieu dans les différentes phases du projet.

L'attitude du promoteur se caractérise par **une promotion du projet par omission**. On reproche ainsi au promoteur de manquer de transparence quant aux objectifs du projet, d'effectuer toutes sortes de négociations aléatoires et plus ou moins rigoureuses avec les différents secteurs concernés par le projet, d'omettre de considérer différentes solutions alternatives. En somme, le **processus semble biaisé**.

(...) conduite cavalière du promoteur, ses volte-face injustifiées et inexplicables, le caractère souvent superficiel ou particulièrement tardif des informations et, surtout, la condescendance manifestée par l'entreprise dans sa manière de considérer les avis exprimés par les porte-paroles régionaux et municipaux (Municipalité d'Amherst, Municipalité d'Huberdeau, 2000 ; 4)

Nous pensons que le discours du verglas et de l'assurance, n'est qu'un prétexte pour faire des transactions économiques. Avec la déréglementation de l'électricité en Ontario, Hydro-Québec pourra, dans un avenir rapproché, vendre son électricité plus cher en Ontario et donc utiliser le pouvoir de la ligne Grand-Brûlé-Vignau pour la vente (Les citoyens de la Petite-Nation, MRC Papineau, 2000 ; 2).

Le sentiment de ne pouvoir se battre contre le promoteur du fait du manque de pouvoir des communautés affectées induit **un rapport de force disproportionné : David contre Goliath**. Par ailleurs, l'absence de réelle considération du promoteur à propos des préoccupations sociales est soulevée. Les considérations de l'environnement, du paysage, des citoyens, du droit autochtone, entre autres choses, apparaissent à peine effleurées du discours du promoteur.

Je suis inquiet de constater que le train est parti et me sens petit devant l'engin qui avance à grands coups de pylônes. David contre Goliath (Le regroupement des résidents du quartier 6 de la ville de Chambly, 2000 ; 20).

Nous croyons que les différents intervenants dans ce dossier n'ont pas tous eu à supporter le même fardeau de la preuve. Les uns n'ont eu qu'à hausser un peu le ton, les autres à lancer des affirmations gratuites, alors qu'on exige de notre part des démonstrations et des preuves qu'Hydro-Québec elle-même ne s'impose jamais. Nous aurions pourtant véritablement souhaité être un partenaire à part entière dans la planification de la ligne Grand-Brûlé/ Vignau (MRC des Laurentides, 2000 ; 44).

Certains mémoires expliquent l'attitude du promoteur par l'ambition de plusieurs ingénieurs de l'entreprise qui sont en mal de projets d'envergure, plus rare en ce moment. En effet, ce type de projet permet à l'expertise en ingénierie de répondre à certains défis stimulants. Cet **enthousiasme ambitieux des ingénieurs face aux grands projets** serait une façon de répondre à une certaine **nostalgie des grands projets**.

Les experts de la société d'état semblent être en mal de méga projets et d'harnachements monstres (nostalgie de Manic-Outardes, Baie James et autres) et se replient sur les projets moins importants certes mais encore stimulants pour eux comme la construction de nouvelles lignes à haute tension (Famille Hotte-Charlebois, 2000).

Les deux mémoires de l'Association des ingénieurs-conseils du Québec expriment d'ailleurs cette ambition et même, ils vont corroborer la position du promoteur en tout point. On pourrait croire qu'il existe une position distincte du fait précisément d'être ingénieur.

En ce qui concerne les réseaux de transport d'énergie électrique à haute tension, Hydro-Québec présente l'image d'une entreprise ayant une approche prudente et responsable. Certains pays n'hésitent pas à faire appel à ses spécialistes et à s'inspirer de son expérience et de ses méthodes pour s'assurer que leurs normes et leurs réalisations satisfont aux attentes des populations et des groupes de pression de plus en plus actifs dans le domaine ainsi qu'aux critères de plus en plus rigoureux imposés par les agences de financement et autres organismes internationaux (AICQ, 2000 ; 4).

Concernant les deux mémoires de l'Association des ingénieurs-conseils, il est fort à propos de constater à quel point, ils se centrent sur **une banalisation de l'importance des impacts visuels et esthétiques en regard de l'ensemble des impacts**. Empruntant une perspective nettement en faveur du projet, l'impact visuel qui jugé en soi majeur à partir d'études qu'ils corroborent eux-mêmes, est vite dilué en importance en comparaison aux autres impacts. En définitive, il y a peu d'importance accordée à cet impact par les ingénieurs dans l'ensemble du projet. En ce sens, les ingénieurs considèrent qu'un changement de types d'équipements comme l'utilisation de pylônes tubulaires peut contribuer à une meilleure acceptabilité sociale tout en n'en faisant pas la promotion. Au contraire, ils mettent plutôt l'accent sur le surcoût direct engendré par cette alternative.

5.4.4 Attitude des intervenants : attitude de la population, au-delà du syndrome du pas dans ma cour

Les réactions des personnes face à la venue d'un projet peuvent paraître parfois égoïstes si le projet est jugé nécessaire au développement de l'ensemble de la collectivité. Le *syndrome du pas dans ma cour* (phénomène NIMBY : not in my back yard) est souvent évoqué de part et d'autres par

les opposants ou les promoteurs du projet comme un facteur de discrimination négative en regard de la logique d'opposition.

Il ne faut pas non plus que la population réagisse par le syndrome du « pas dans ma cour ». Si une solution, un tracé de ligne par exemple, est définie de façon optimale dans l'intérêt de la population en général du milieu concerné, il nous semble normal de retenir cette solution même si certains individus étaient mécontents (Le comité des citoyens et citoyennes pour la protection de l'environnement Maskoutain, 2000 ; 1).

Dans ce sens, les opposants doivent se justifier de ne pas appartenir à cette logique jugée égocentriste. On insiste dans plusieurs des cas pour ne pas confondre le syndrome du *pas dans ma cour* et l'opposition légitime au projet qui leur apparaît être basée sur des préoccupations également collectives et non pas essentiellement individuelles. En définitive, **un désir de légitimation de l'opposition au projet** est sous-jacent à ce volontaire écartement de l'interprétation simpliste du NIMBY ou du *pas dans ma cour* face à l'opposition sociale au projet.

Par ailleurs, il est à noter que plusieurs mémoires considèrent l'électricité et les infrastructures nécessaires à son transport comme une nuisance essentielle. On peut en déduire que dans un contexte de réelle nécessité, l'acceptation du passage d'une ligne peut ainsi être plus acceptable aux yeux de la population. Les lignes de transport constitue certes **une nuisance** mais **acceptable en cas de nécessité**, dont on doit cependant en faire la preuve.

Peu de mémoires vont souligner la possibilité d'alternatives au projet parce qu'elles constituent une façon de corroborer la nécessité et la pertinence de celui-ci. En outre, les alternatives recensées visent essentiellement la modification du tracé et de la localisation de la ligne en tentant de l'éloigner du lieu contesté. Proposer un changement du projet sur le plan matériel, qui signifie que la ligne reste en lieu et place, est beaucoup moins fréquent dans l'argumentaire déployé en situation de projet. En définitive, **l'énoncé d'alternatives** constitue **une acceptation implicite du projet**.

Peu de mémoires proposent l'utilisation d'un autre type d'équipement et préfèrent de loin, la disparition totale de la ligne par l'enfouissement. En outre, il est possible également que les citoyens connaissent peu les alternatives qui s'offrent à eux en situation de projets comme le design des pylônes.

Ceux qui recommandent l'utilisation des pylônes tubulaires, la considèrent comme une amélioration esthétique en regard du pylône standard en treillis. C'est une avenue souhaitable dans la mesure où le projet est vraiment réalisé. On trouve que cette solution tient davantage compte de la population et du paysage. En outre, on recommande de se pencher sur le design de pylônes. On reproche d'ailleurs au promoteur de ne pas en faire usage. Ainsi, **une amélioration esthétique des équipements est une alternative presque évacuée mais recommandable.**

(...) choisir les pylônes les plus esthétiques possibles soit les portiques tubulaires en lieu et place des pylônes à treillis qui n'ont manifestement pas leur place dans un paysage aussi sensible et occupé que celui de la Montérégie (Normand Rodrigue, 2000 ; 5).

Une des seules alternatives exprimées à l'égard du projet s'articulent autour **d'une volonté de disparition des équipements** et à cet égard, l'enfouissement demeure la solution idéale. Elle semble répondre adéquatement à la volonté de préservation du paysage. De même, des stratégies de camouflage sont souvent citées bien que ces dernières ne soient pas considérées comme idéales devant la difficile disparition complète de la ligne par les composantes du territoire. Dans les cas où la ligne demeure visible, l'utilisation de nouveaux pylônes peut être envisageable si les personnes en connaissent l'opportunité.

Si la ligne n'est pas enterrée, il serait préférable d'utiliser les pylônes tubulaires, au lieu des treillis décrit dans l'avant-projet (Neil McCubbin, ing., 2000 ; 1).

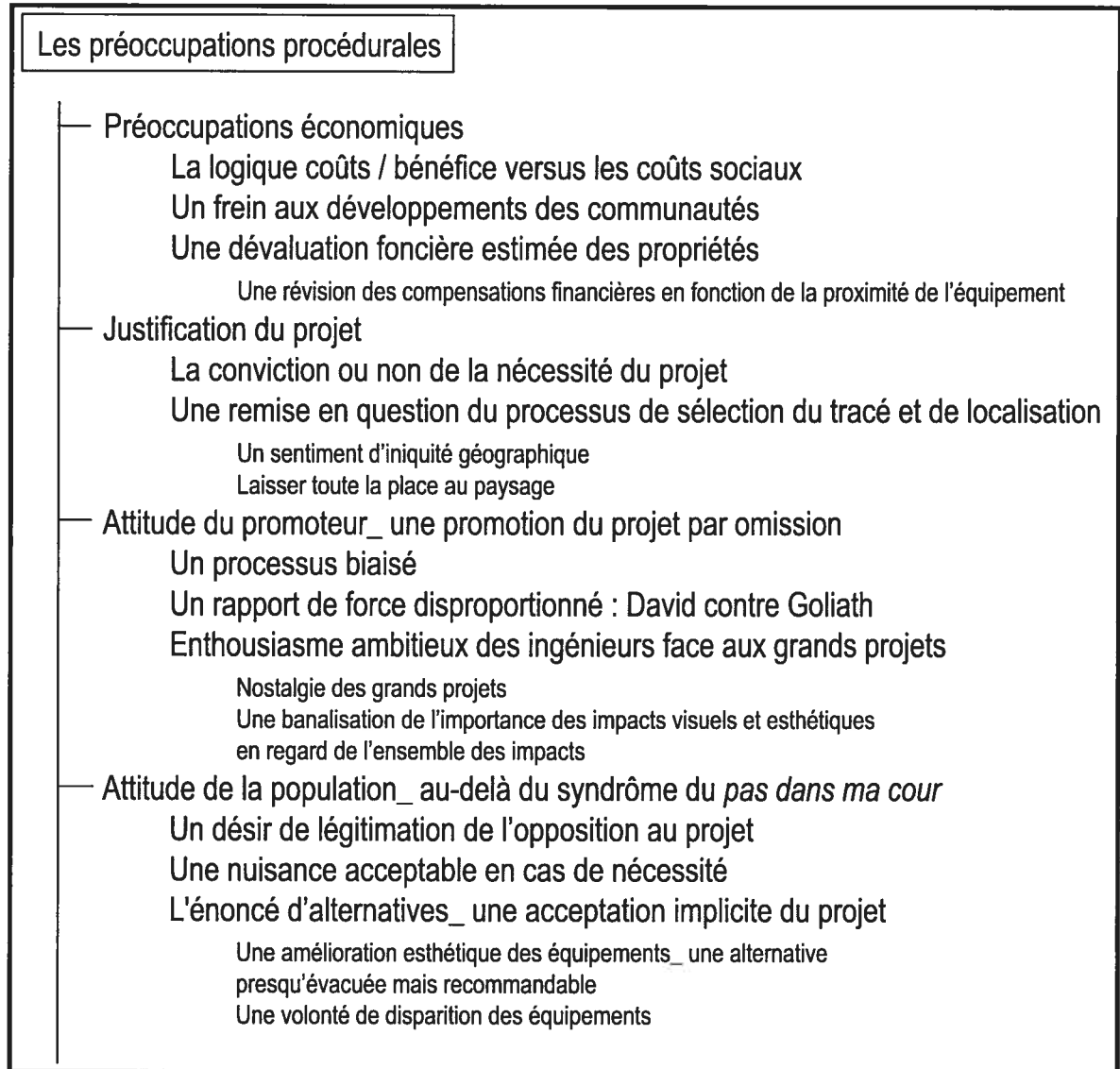


Figure 22_ Synthèse de préoccupations procédurales liées aux dynamiques contextuelles des projets de ligne de transport d'énergie.

5.5 Préoccupations générales

Cette deuxième sous-catégorie descriptive permet de saisir plus directement les considérations plurielles entourant la présence d'une ligne de transport dans le territoire et contribuant à une compréhension à l'appréciation esthétique des équipements. Dans ce sens, les préoccupations se déploient en quatre thèmes qui ne sont toutefois pas autonomes et qui participent tous à l'enjeu de paysage dans son ensemble qui sert de trame de fond de l'appréciation esthétique. Pour les fins de cette analyse, il a été jugé préférable de les distinguer en différentes préoccupations thématiques qui sont récurrentes dans l'ensemble des mémoires : attachement au territoire, qualité de vie, préoccupations écologiques et impacts visuels. Ces quatre thèmes informent donc sur les éléments qui constituent l'appréciation esthétique associée à l'enjeu de paysage.

La ligne Grand-Brûlé / Vignan est un projet injustifié, inutile, inacceptable et préjudiciable à la pérennité de notre environnement naturel, à la qualité de vie de nos milieux habités, à la valorisation de nos paysages et à l'aménagement de nos espaces à vocation récréo-touristiques (Municipalité d'Amherst, Municipalité d'Huberdeau, 2000 ; 18).

Le développement agro-touristique de la région pourrait beaucoup souffrir de la présence de lignes à haute tension sur son territoire. Le développement agro-touristique, c'est la voie de l'avenir chez nous. La région est intéressante par ses caractéristiques mêmes, terres vallonneuses en partie boisées et avec une multitude de petits lacs et cours d'eau. On constate qu'elle attire de plus en plus de gens soucieux d'une qualité de vie qu'ils entendent défendre à tout prix... Que nous entendons défendre à tout prix... Nous connaissons bien les impacts de vivre à proximité d'une ligne à haute tension puisque notre résidence à Hull y était contigue. Nous avons fait un choix et l'impact qu'aurait le tracé passant sur nos terres est inacceptable et non justifié (Famille Hotte-Charlebois, 2000 ; 3).

5.5.1 Attachement au territoire : un sentiment d'appartenance

Un peu moins que la moitié des mémoires consultés (16) font référence à la relation que l'on entretient au territoire. Les gens décrivent leur relation au territoire en tant qu'appartenance géographique et culturelle qui va bien au-delà de leur propriété et qui s'étend à l'échelle régionale et parfois nationale. On sent bien qu'une responsabilité incombe à la population pour défendre cette appartenance.

L'esprit d'une communauté comme dépositaire du territoire est bien présent. Cette appartenance est aussi conditionnée par une sélection consciente du lieu de résidence en fonction de certaines caractéristiques propres à la région et au secteur qui contribue à la valorisation paysagère du milieu. Le paysage témoigne ici d'une relation très personnelle à l'espace de vie puisque son atteinte se répercute sur le projet de vie des familles. Ainsi, le passage d'une ligne de transport dans un milieu de vie implique pour certains, **un projet de vie perturbé**.

Pour les parents, qui travaillent encore dans la région Hull-Ottawa, il s'agit d'un projet de retraite, alors que pour l'aîné il s'agit de son projet de vie (Famille Hotte-Charlebois, 2000 ; 1).

Cette pétition démontre que les citoyens connaissent bien leur environnement, qu'ils en connaissent la valeur et qu'ils en sont fiers. Ils ont choisi de vivre ici à cause de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement. Des interventions comme celles de l'implantation d'une ligne hydroélectrique selon le tracé H-E viendraient miner les qualités intrinsèques de ce milieu et la population de cette région ne saurait les tolérer (Mémoire du comité pour la protection des municipalités de L'Ange-Gardien et de Mayo (CPMAGM), 2000 ; 2).

Certains accordent aussi une importance à l'histoire du territoire pour marquer son importance notamment dans une perspective religieuse. Le territoire est alors perçu comme un espace inviolable. Ainsi, une certaine **sacralisation du territoire** opère également dans les rapports valorisés à l'espace et participe à la construction paysagère. Il marque le territoire d'une autorité sacrée.

De la même manière, le caractère *intouché* d'une partie du territoire ou d'une région est aussi valorisé. La virginité conservée d'un secteur acquiert une valeur du fait de l'absence d'infrastructures plus que par ses caractéristiques propres. Le territoire naturel conserve ainsi une valeur dominante par son caractère sauvage et vierge. Une ligne vient ici détruire cette relation au territoire comme espace *pur* sans traces de l'activité humaine. Les espaces consacrés aux activités de forêt et de villégiature sont particulièrement concernés par cette valorisation de l'intégrité du territoire. Cette relation au territoire est aussi qualifiée en tant que paysage et s'exprime par une **volonté de préservation de l'intégrité territoriale**.

La cicatrice créée par l'implantation de cette infrastructure marquerait ce paysage laurentien, pratiquement vierge, sur des kilomètres à la ronde (Daniel Arbour et ass. pour Placements Préservation, 2000 ; 13).

5.5.2 Qualité de vie

La qualité de vie est un thème qui revient beaucoup dans les mémoires. Sur trente-cinq mémoires, on en compte vingt-quatre qui soulèvent cet enjeu avec une plus ou moins grande importance. Cette notion recoupe plusieurs réalités mais on peut la décrire comme étant un seuil ou un degré par delà lequel on atteint une satisfaction personnelle ou collective au sujet de préoccupations d'ordre psychologique, physiologique, écologique, économique ou esthétique. Paradoxalement, on distingue le passage d'une ligne soit comme source d'amélioration de la qualité de vie ou comme atteinte à cette même qualité.

L'amélioration de la qualité de vie par le projet est plutôt reliée à la consommation d'énergie électrique et induit un sentiment de **sécurisation du confort procuré par l'électricité**. En effet, pour maintenir un certain seuil de confort, un approvisionnement électrique continu est nécessaire. On valorise alors le confort et la sécurité, le service rendu par le promoteur et l'expertise environnementale comme contribution à rendre ce service accessible et acceptable. Les mémoires qui soulignent cet aspect sont plutôt en faveur du projet.

Il est important d'assurer à la population résidante un milieu de vie de grande qualité, dans un environnement agréable, sécuritaire et propice au déroulement des nos activités quotidiennes. L'électricité est une composante indispensable au maintien et au développement de la qualité de vie de nos résidents. Il est convenu que le projet de bouclage du réseau électrique de l'Outaouais est une importante contribution en ce sens. Dans ce contexte, le projet d'Hydro-Québec serait, à notre avis, salubre pour améliorer la sécurité et la fiabilité du réseau d'alimentation électrique (Communauté urbaine de l'outaouais, M.R.C. des collines de l'outaouais, 2000 ; 8).

À l'inverse, les opposants au projet soulignent que le passage de ligne serait plutôt une atteinte à leur qualité de vie. Les possibles effets sur la santé de la proximité des lignes sont aussi une inquiétude dont font part les mémoires. On pense au danger associé à l'exposition aux champs électromagnétiques et aux effets de l'utilisation des phytocides dans les emprises. Le projet de ligne vient ici mettre en avant-plan des **craintes latentes pour la santé humaine des champs électromagnétiques**.

Des citoyens voisins immédiats du poste Vignan sont préoccupés par les effets négatifs que pourrait occasionner l'ajout d'une deuxième ligne de 315 kV, la ligne Grand Brûlé-Vignan sur leur santé (des

études feraient un rapprochement entre les champs magnétiques et le cancer du rein) et leur qualité de vie (bruit, paysage, etc.) (Jacques-R Forget, agr. Conseiller municipal, 2000 ; 2).

On insiste sur le confort lié à l'environnement de l'habitat dont participe le paysage et la nature. Un certain bien-être est associé à la quiétude, la nature, la paix. Ainsi, le projet implique la **perturbation du bien-être procuré par l'environnement immédiat.**

Plusieurs gens sont déménagés dans la Petite-Nation afin d'avoir une meilleure qualité de vie, de s'inspirer, de se ressourcer par la nature. Le projet Hydro-électrique affecte directement la qualité de vie des gens (Les citoyens de la Petite-Nation, MRC Papineau, 2000 ; 2).

Dans le contexte **d'une riveraineté forcée**, le projet de ligne constitue **une menace aux motivations personnelles en regard du choix de l'habitation.** Ainsi, la qualité de l'environnement immédiat est un critère très important dans le choix du lieu de résidence et y porter atteinte transforme radicalement le rapport au projet. La perte de cette qualité est difficile à accepter dans la mesure où elle fait partie d'un profond lien avec l'espace environnant. La rhétorique personnelle associée au lieu de résidence s'en trouve totalement affectée et il est difficile de réajuster les motivations premières qui ont présidées dans le choix de la résidence. Les personnes font face à une dissonance cognitive importante puisque le projet menace les raisons mêmes qui ont orientées leur choix d'habitation.

Un des premiers critères d'achat de notre propriété était la zone agricole au bout de notre cour, et le fait qu'il n'y ait pas de fils électrique dans le décor. Nous ne voulons pas nous faire à l'idée que dans un an au plus, il va y avoir des pylônes de 61 mètres de haut et à 600 mètres de nous, si la proposition actuelle est appliquée (Le regroupement des résidents du quartier 6 de la ville de Chambly, 2000 ; 21).

Par ailleurs, certains mémoires font aussi allusion au stress occasionné par le seul fait d'être obligé de vivre à côté de la ligne en tant que présence déplaisante dans leur champ de vision. Le contexte du projet est vécu par conséquent comme **une expérience stressante.**

Il existe beaucoup de façons de se voir « stressé » dans la vie, mais il y a moyen d'éviter bien des situations « stressantes ». Un petit exemple est la traverse du pont Champlain à l'heure de pointe. Je peux éviter ce stress car j'habite et je travaille à la campagne. C'est aussi un choix que j'ai pu faire. La présence d'une grosse ligne de 735,000 volts tout à côté d'une résidence ou à côté d'un lieu de travail devient un vrai « stress », un « stress » qu'on ne peut rien y faire, étant donné qu'HQ décide de passer si proche des lieux habités. Seulement la perception de risque est assez pour augmenter le niveau de « stress ». Ceci ainsi réduit la qualité de vie pour le restant des jours de ces personnes qui se

voient obligées, par HQ, de vivre ou de travailler à proximité d'une ligne à très haute tension (Beverly Ledrew, 2000 ; 2).

De même, les très hautes tensions émettent du bruit qui dérange beaucoup de personnes et affecte l'appréciation du paysage. La présence d'une ligne de transport viendrait aussi porter préjudice au bien-être par l'aspect visuel. Les équipements sont alors considérés en tant que **pollution sonore et visuelle**.

Enfin notre troisième préoccupation touche la qualité de vie des gens de la ville de Gatineau qui seront affectés tant par l'augmentation de bruit que par l'ajout de pylônes de grande taille (Le conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais, 2000 ; 3).

5.5.3 Préoccupations écologiques

Les préoccupations écologiques peuvent être de différents ordres mais elles sont importantes et ressortent assez fréquemment dans les mémoires. On dénombre seize mémoires qui traitent ou soulignent cet aspect de la problématique des projets. L'enjeu environnemental s'exprime par le désir de protéger les zones à forte valeur écologique (forêt, agriculture) et les espèces menacées ainsi que l'utilisation dans les emprises de phytocides pouvant porter atteinte à la culture, à la qualité de l'eau et à la santé humaine et animale. Il y a donc une forte **volonté de protection de la nature et de la santé** exprimée dans les mémoires. Dans la mesure où le paysage est fortement associé à l'idée de *nature*, cet aspect ne peut en l'occurrence être totalement évacué de la question appréciative à l'égard des équipements. La section suivante sur les impacts visuels informe d'ailleurs sur le lien entre le sentiment de la nature et le paysage et sa valorisation sociale.

La construction de la ligne va impliquer la destruction d'une partie du territoire québécois. Il sera déboisé, saccagé, dénaturé, arrosé de phytocides et sacrifié. Des écosystèmes seront spoliés malgré des mesures d'atténuation environnementale prises par Hydro-Québec. (...) Les animaux et leurs habitats, les humaines et leur milieu de vie, l'eau et ses sources, la campagne, sa quiétude, tout cela sera bouleversé de façon permanente par un corridor de transport électrique qui n'est pas nécessaire à la sécurisation de l'Outaouais (Association pour la protection de l'environnement d'Huberdeau - Lac à la Loutre (A.P.E.H.L.), 2000 ; 23).

5.5.4 Impacts visuels

Cette section d'analyse concerne une série de considérations qui sont appréhendées en tant qu'impacts visuels ou esthétiques du projet. Il s'agit d'une catégorie descriptive qui interpelle directement les répercussions des projets en regard de considérations visuelles qui sont néanmoins portées par les significations des changements projetés et la valeur symbolique du paysage et des équipements. Bien que l'usage des notions d'impacts visuels ou esthétiques témoigne d'une conception formaliste de l'esthétique qui insiste sur le visuel comme dimension principale de l'expérience esthétique du paysage, les éléments soulevés par les citoyens participent à son élargissement.

Trente-deux mémoires considèrent les impacts visuels ou esthétiques dans leur argumentaire. De ces mémoires, dix-neuf témoignent de l'impact sur le paysage qui se caractérise par le sentiment **d'un paysage perdu à jamais**. En effet, plusieurs citoyens ou groupes de citoyens affirment que le passage d'une ligne de transport et, que les pylônes en particulier, affectent de façon permanente le paysage. Le paysage est détruit, affecté, défiguré, tailladé par la ligne. Il devient caractérisé par cette même ligne et on assiste alors à une **mutation paysagère en paysage électrique**. La présence d'une ligne de transport vient modifier suffisamment la nature de notre rapport au territoire pour transformer le paysage de façon intrinsèque. Le paysage devient celui de lignes électriques ayant pour effet de marquer l'appréciation et le souvenir du lieu de manière négative. Les équipements d'une ligne sont permanents ce qui transfigure le paysage qui ne pourra plus être le même. Par conséquent, il n'a plus la même valeur.

La ligne électrique, de par son tracé revu et corrigé, sera visible par nos clients venant d'Ottawa et venant de la route 323 par le Rang des Érables. Ils passeront sous la ligne haute-tension environ 3 minutes avant d'arriver à l'Auberge. Quelle impression cette ligne va-t-elle laisser à ces gens qui viennent à l'Auberge afin de retrouver la nature et le calme ? (Auberge du Lac à la Loutre, 2000 ; 2)

Car la richesse de notre territoire est basée sur la diversité de ses paysages, une flore et une faune abondantes ; une richesse fragile qu'il faut protéger contre des projets comme cette ligne de transport hydro-électrique qui va défigurer nos paysages de façon permanente en plus de déverser périodiquement son lot de poisons (SOPABIC, 2000 ; 1).

De même, l'expérience autoroutière en accompagnement d'une ligne de transport est désormais orientée vers les équipements eux-mêmes, en occultant les autres caractéristiques du territoire qui en permettaient jusqu'à lors sa valorisation et son appréciation. **La route devient la vitrine des équipements.**

Tous les observateurs - En campant la ligne Hertel - Saint-Césaire le long de l'A-10, on ajoute un impact permanent contigu au réseau routier, en plus de lignes existantes près de l'A-30. Là on retrouve vraiment une accumulation d'impact visuel pour la Montérégie. Cette accumulation amoindrit pour longtemps les chances de ce territoire de se développer une image identitaire valorisée et une image touristique viable à partir de ses principaux accès routiers. Ironiquement et tristement il restera à se distinguer comme vitrine des équipements d'Hydro-Québec (Guy Bédard, 2000 ; 5).

Il y a beaucoup de Montréalais qui aiment à quitter la ville pour le paysage. Si la ligne est construite comme proposé, ils auraient à conduire environ 40km de plus dans une zone visuellement industrielle, ou bien prendre l'autoroute 35 pour Vermont et Nouveau Hampshire, dépensant leur argent aux États-Unis. Les touristes américains et européens viennent pour voir les forêts et montagnes du Canada. Pas pour conduire le long d'une voie industrielle (Neil McCubbin, 2000 ; 2).

De plus, l'implantation d'une ligne de transport se traduit également par la **perte d'un espace bienfaisant**. L'espace vierge d'infrastructures, naturel en particulier, agit comme espace de compensation apportant le bien-être et la sérénité chez l'observateur. Ce type d'expérience du paysage, par la conduite automobile est alors valorisé pour ses bienfaits que les équipements viennent compromettre.

À mon avis, l'hérissément de ces pylônes à la grandeur de notre paysage québécois est monstrueux. Je tiens à témoigner que j'emprunte l'autoroute des Cantons de l'Est régulièrement et que ce voyage me procure un bien immense, la vision de ces grands espaces est très reposante. Je ne peux me faire à l'idée que je devrais côtoyer des lignes à hautes tensions sur ce parcours (Élaine Simard, 2000 ; 3).

La perte du paysage signifie également une **expérience de la nature sacrifiée**. De la même manière, le sens des activités en nature se fonde sur l'absence de développement humain parce que la présence d'équipements de ligne à haute tension contribue à la détérioration de la nature. L'expérience est fortement conditionnée par la recherche d'un milieu naturel idéalisé : sans traces imposantes de l'activité humaine. Les activités apportent aussi des bienfaits physiques et psychologiques dans la mesure où elles se conforment à cette intégrité de la nature.

Alors si les impacts visuels sont importants, l'activité même d'une randonnée en milieu naturel disparaît. Il est très difficile de se sentir en pleine liberté, loin du développement humain, en pleine nature si nous devons traverser une dizaine de fois des fils électriques de haute-tension. Alors si l'expérience en nature est sacrifiée, les utilisateurs potentiels et les utilisateurs présents ne viendront pas ou ne viendront plus se balader en nature. Ils choisiront d'autres endroits, d'autres régions pour pratiquer leurs activités préférées. Les impacts visuels deviennent donc des impacts économiques importants sur notre industrie touristique (Michel Gratton pour Club Vélo Ski Petite-Nation, 2000 ; 2).

Ainsi, les impacts visuels d'une ligne semblent nuire aux activités liées à la nature parce qu'elles procurent, chez certaines personnes, **un sentiment de perte de la pleine nature**. Par ailleurs, cette expérience de la nature sacrifiée qui n'incite plus autant à l'activité récréo-touristique provoque, du coup, des répercussions économiques.

La destruction de notre paysage par le passage d'une ligne de transport à haute tension pourrait avoir des impacts négatifs importants au niveau de notre économie touristique. Plusieurs réalisations et projets pourraient être sévèrement touchés par ce projet: randonnées de traîneaux à chien avec excursion en forêt, courses de vélos de montagne, sentiers de randonnée pédestre, de ski de fond, circuits de canoë, camping, observations de la nature, point de vue pittoresque, etc... (Les citoyens de la Petite-Nation, MRC Papineau, 2000 ; 2).

Les préoccupations économiques viennent ici rejoindre les préoccupations paysagères. Elles se déterminent autour de la ressource économique du paysage en tant qu'espace de tourisme. Dans ce sens, le paysage concourt au développement économique d'une région et la ligne vient menacer ce développement par l'atteinte possible au paysage qui, de toute évidence, vient intrinsèquement modifier les activités associées au tourisme et se traduit par **des pertes économiques potentielles**.

Par ailleurs, les impacts visuels vécus comme une perte du paysage, sont, de manière assez généralisée, associés à la **dépréciation esthétique accordée aux équipements, en particulier aux pylônes**. Une certaine déqualification opère dans les perceptions quand il s'agit de décrire les pylônes. Ils représentent à eux seuls la ligne. On confond souvent pylônes et lignes. Ils sont considérés aisément comme les destructeurs de paysage. Ce sont **des équipements visibles et imposants** par leur échelle monumentale et qui ponctuent le paysage par leur nombre. Leur forme est associée à l'univers industriel et leur implantation dans un milieu correspond à un espace de dérégulation.

Bien qu'une solution de moindre impact visuel soit sollicitée, il semble néanmoins difficile de la rencontrer adéquatement. En effet, la possibilité de camoufler des équipements de cette ampleur est fortement mise en doute. La ligne est un élément très visible dans le territoire par la hauteur des pylônes et leur nombre bien que le degré d'exposition visuelle des personnes soit fonction de la distance entre eux et la ligne, ainsi que de leur fréquence d'observation. La visibilité est associée aussi au pylône qui représente à lui seul un impact. La présence des fils est aussi mentionnée mais à une fréquence beaucoup moindre que les pylônes. Quoi qu'on en dise, les citoyens insistent sur la perte d'attraits générés par la pollution visuelle que provoque la présence des équipements. Dans ce sens, les équipements soulèvent un contraste symbolique important : ils agissent en rupture d'harmonie et en rupture d'échelle avec les caractéristiques valorisées du paysage. La ligne fait concurrence au paysage et attire désormais l'attention sur elle. De plus, la structure est parfois perçue en tant que source de danger pour les enfants car ils peuvent y grimper. Elle devient par ailleurs un obstacle que les agriculteurs doivent contourner dans leur champ. Ainsi, les équipements sont **une nuisance visuelle et fonctionnelle**.

L'implantation d'une ligne hydroélectrique dans ces vallées aurait de graves répercussions sur l'intégrité et la qualité esthétique de ces paysages. Les pylônes et les lignes de transmission seraient des nuisances visuelles qui défigureraient le paysage en créant des obstacles dans le champ de vision. Inutile de mentionner que des artistes ne se déplaceront pas pour immortaliser un paysage détruit (Comité pour la protection des municipalités de L. Ange-Gardien et de Mayo (CPMAGM), 2000 ; 9).

Le passage d'une ligne de transport du type prévu dans un paysage comme celui de la Montérégie n'est pas banal. Il a des effets durables et permanents. Ce n'est pas rien. Il s'agit de pylônes de plus de 200 pieds dans un paysage de plaines et qui sont visibles dans un corridor de plus de 5 kilomètres. Durable et permanent. Ces pylônes seront visibles pour un minimum de 100 ans, (plus ou moins 5 générations) peut-être davantage. Et ce qui a constitué un paysage culturel fait de longues mains, de champs de fermes et de silos, un village avec quelque clocher au loin est détruit par une nouvelle ponctuation de pylônes d'une autre échelle et sans commune mesure avec l'harmonie toute simple de ces paysages. Même le rapport aux collines montérégiennes est bouleversé (Normand Rodrigue, 2000 ; 4).

En outre, la présence des pylônes caractérise à ce point un lieu que les citoyens l'associent aisément à un espace délaissé supportant des activités peu valorisées voire même illicites. Par conséquent, l'implantation des équipements dans le territoire constitue **une contribution à la formation d'un espace de dérégulation**.

La présence d'une ligne de 315 KV avec des pylônes de 54 mètres de hauteur entraîne, malgré tous les efforts de l'Hydro, un enlaidissement inévitable d'une région. Elle donne accès à une circulation de véhicules motorisés bruyants et polluants, hiver comme été ainsi qu'éventuellement au braconnage (l'Association pour la protection de l'environnement d'Huberdeau - Lac à la Loutre (A.P.E.H.L.), 2000 ; 15)

Il serait toutefois hasardeux de prétendre que tous les équipements renvoient de la même manière aux représentations générales des lignes de transport dans le territoire. En effet, **une différenciation appréciative selon le type de pylône** est présente dans les mémoires du BAPE et tend à nuancer le discours social général à l'égard des équipements. Une distinction opère entre les pylônes à treillis et les pylônes tubulaires. À cet égard, **le pylône à treillis** est défini comme **un équipement industriel obsolète**. Ce sont des « géants de fer ». En général, ils sont considérés laids et parfois dépassés. Dans un des mémoires, on exhorte de « sortir de l'ère du mécano ». Les pylônes confèrent à l'environnement une perte de tranquillité et d'harmonie. Ils réfèrent largement à l'univers industriel en contradiction aux idées de nature véhiculées par le paysage. Les pylônes tubulaires quant à eux se dégagent davantage des perceptions générales associées aux pylônes standard en treillis qui, faut-il le souligner, réfèrent en soi à l'idée du pylône. Le peu de mémoires qui mentionnent les pylônes tubulaires comme une alternative, pointent leur amélioration formelle tout en insistant également sur leurs avantages techniques. En effet, s'ils sont moins laids, ils ont également résisté au verglas et il est facile des les contourner lors des activités agricoles. Néanmoins, **les pylônes tubulaires demeurent une opportunité d'amélioration en sourdine** dans la mesure où cette alternative est peu citée dans les mémoires mais lorsqu'elle l'est, elle est considérée positivement.

*LE NON-UTILISATION DES PYLONES TUBULAIRES - HQ veulent utiliser des pylônes à treillis sur presque toute la ligne projetée, alors que d'après M. Fontaine, "aucun pylône tubulaire n'a tombé durant la tempête" de verglas '98. - Je ne suis certainement pas ingénieur, mais je me demande, "pourquoi ne pas construire toute la ligne projetée sur pylônes tubulaires? Côté esthétique, c'est évident que les pylônes tubulaires sont moins laids et moins visibles que les pylônes à treillis. HQ nous disent qu'une ligne de cette envergure doit normalement avoir une durée de vie d'environ 50 ans. Lorsqu'on considère l'énorme impact visuel étant donné que cette ligne à très haute tension passe quand-même dans des espaces habités et très passants, le choix de pylônes tubulaires devrait être un critère très important (Beverly Ledrew, 2000 ; 2).

Aussi, quand on sait que tous les pylônes tubulaires ont résisté, il me paraît clair qu'Hydro-Québec devrait commencer à remplacer les vieilles lignes avec du tubulaire, et de construire toute nouvelle ligne en tubulaire. (Wilson Irwin, 2000 ; 1)

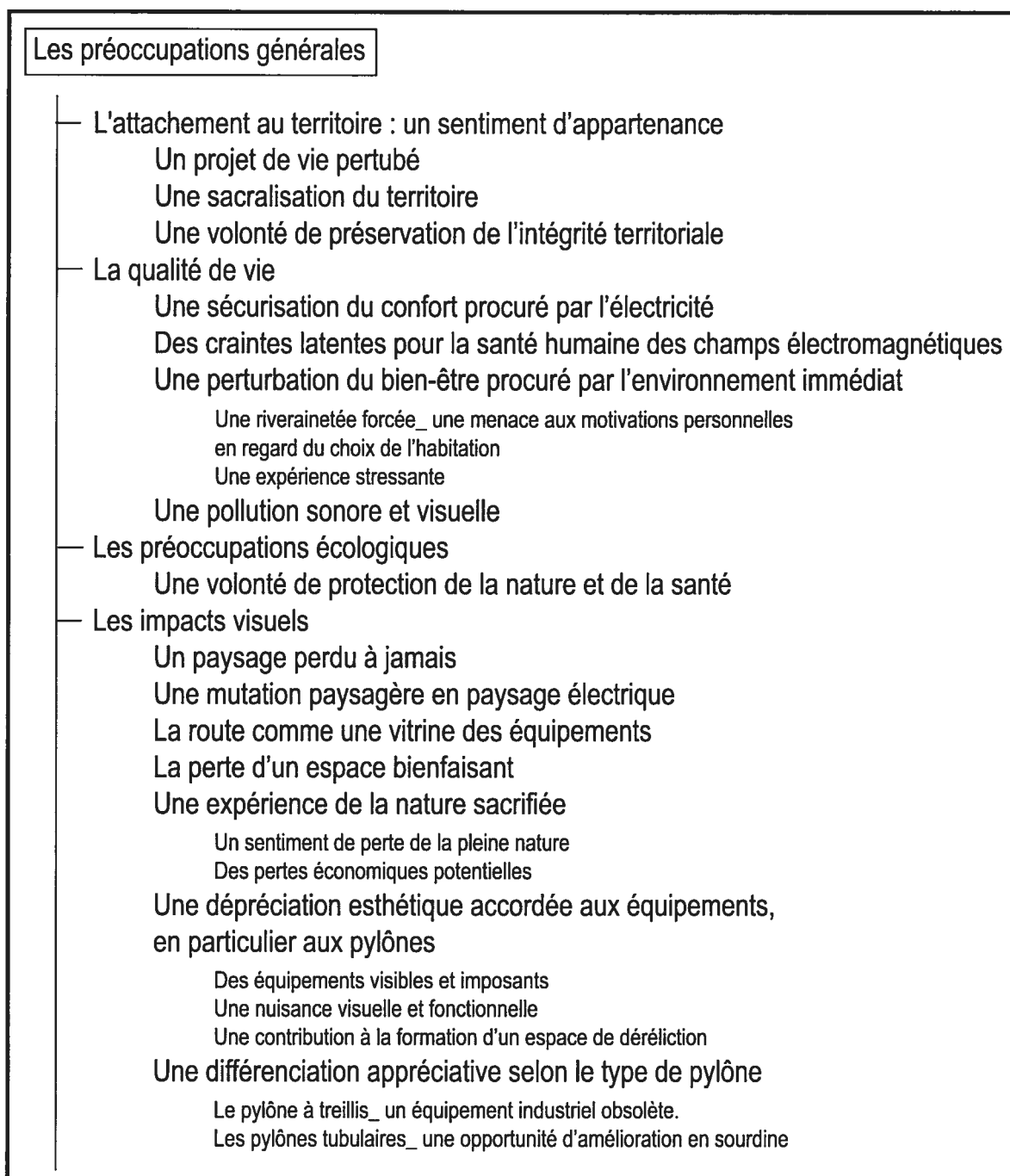


Figure 23_ Synthèse des préoccupations générales associées aux dynamiques contextuelles des projets de ligne de transport d'énergie.

5.6 Discussion sur l'analyse contextuelle des mémoires du BAPE

La tentative de catégorisation des mémoires du BAPE soulève d'emblée la question de la polarisation du débat et révèle combien l'enjeu politique y est au centre. La logique d'opposition / acceptation du projet engendre un type de discours qui oblige les personnes à prendre partie, à adopter une position claire dans un sens ou dans l'autre. Il n'existe pas d'entre-deux, c'est-à-dire des positions plus collaboratives et médianes en dehors de celles exposées par des experts. En somme, c'est voir ou non se réaliser le projet qui soulève des enjeux et les alternatives au projet ou du projet ne sont que trop peu exploitées dans ces circonstances.

L'analyse participe dans ce sens à comprendre que l'appréciation des équipements en situation de projet, se forge à l'intérieur d'un cadre qui n'est pas seulement associée à sa dimension visuelle et formelle. Au contraire, l'implication personnelle d'un individu dans un processus de projet, agit comme révélateur de préoccupations citoyennes, et elles interfèrent directement dans l'appréciation des équipements. Ainsi, on remarque que sur la base d'un enjeu de paysage, c'est l'opposition au projet qui prime. Le paysage est alors une entité à protéger et à conserver et non à transformer. Dans ce contexte, il ne peut y avoir de tentative de réformation du paysage. L'invention paysagère intervient dans le déjà-là dont le statut devient une revendication. À ce titre, la ligne projetée révèle le paysage existant et le confronte à sa préservation potentielle. Il ne semble pas exister d'alternatives vraiment satisfaisantes en situation de projets qui viendrait contribuer à sa conservation.

De ce constat, il est difficile de statuer sur les motivations profondes des personnes qui contribuent à la formation de leur appréciation, en dehors, bien sûr, de celles qui les poussent à s'opposer ou à accepter le projet. Certains aspects de l'enjeu de paysage énoncés dans ces documents fournissent néanmoins des pistes interprétatives par l'importance accordée au paysage au sein des mémoires et son lien avec l'appréciation esthétique des équipements. En somme, il en ressort que la dépréciation des équipements participe activement à la perte du paysage sur les plans visuels mais surtout symboliques. La ligne en tant qu'équipement industriel sacrifie l'expérience

esthétique du territoire et de la nature parce qu'elle implique la perte du paysage idéal. En conséquence, pour préserver le paysage, il est nécessaire de faire disparaître l'équipement ou de ne pas autoriser l'implantation de la ligne.

Dans le contexte des projets, il semble clair qu'une certaine **logique de confrontation** opère au sein du discours social à la fois des citoyens et des promoteurs au sujet de l'implantation des équipements de transport d'énergie. Ainsi, ce discours insiste quasi uniquement sur la disparition préméditée du paysage ou celle espérée de l'équipement. Se situant ainsi aux extrêmes, la disparition du paysage ou de l'équipement ne peut trouver adéquatement de solution réaliste tant que la ligne est envisagée. D'une part, la présence même de la ligne sert ici d'enjeu fondateur et les techniques éprouvées jusqu'à présent pour contraindre son implantation ne font qu'accentuer la logique de confrontation symbolique et visuelle de l'équipement en regard du territoire. Ainsi, le paysage, pris au piège dans ce système de l'un ou l'autre, ne peut trouver sa rédemption. Bien au contraire, le processus apprécitif inhérent à la dynamique des projets, ne fait qu'accentuer la polarisation qui dépasse, ici, les questions strictement visuelles bien qu'elles soient l'assise du discours sur le paysage.

Il s'agit d'une entreprise qui se fonde sur une confrontation de valeurs qui ne cessent de soulever un écart quasi infranchissable pour ceux et celles qui désirent la préservation du paysage. D'abord, il y a une dissociation profonde entre les bienfaits du projet qui ne jouent pratiquement pas en faveur du paysage mais qui contribuent plus que tout autre, à accentuer l'attachement des populations envers leur territoire, à leur qualité de vie et même à la valeur écologique du milieu. En conséquence, tout repose sur la légitimation de la ligne. En outre, le processus même qui n'accepte pas de position médiane, se trouve coincé dans l'étiquette du *pour* ou *contre*. L'enjeu de paysage prend partie du *contre* et par le fait même, entache toute la logique appréciative en regard des équipements. Suivant cette logique, il ne peut y avoir d'équipements plus appréciables puisque ce sont leur présence envisagée qui suscite la revalorisation paysagère d'un territoire. L'analyse a d'ailleurs révélé que les alternatives au projet sont pratiquement évacuées et sous-exploitées dans l'ensemble des mémoires des citoyens. Dans cette perspective, il y a tout lieu de questionner la pertinence de l'argumentaire axé sur l'embellissement potentiel de la ligne par le design des

équipements en gage de bonne foi. Ici, la question du *bel objet* ne peut venir à la rescousse de la profonde scission entre le projet d'implantation et le paysage. En fait, cette logique d'embellissement, en insistant uniquement sur les dimensions visuelles et formelles du paysage, fait fi des valeurs différenciées qui engendrent pourtant le discours sur le paysage. D'un côté, le point de vue objectivant le paysage par les analyses d'impacts visuels occulte tout ce qui entre en jeu lors de l'opposition en insistant sur le résultat du projet et non sur sa mise en œuvre. En situation de projets, il y a également une localisation du débat qui ne rend pas compte de la complexité de l'intérêt porté au paysage parce qu'il implique la population en général à plusieurs égards. Il convient peut-être d'interroger aussi la nécessité de considérer uniquement les points de vue en situation de projet et ainsi viser le dépassement de la logique de contestation pour mieux appréhender l'appréciation esthétique des équipements dans sa portée générale, puisque tout un chacun vit, à certains moments de leur vie, avec la présence de ces équipements dans le territoire québécois. Les commissaires du BAPE du projet Hertel-Des Cantons interpellent l'enjeu de société que soulèvent désormais les grands projets.

Chapitre 6 : Catégorisation des données de l'enquête qualitative

Cette section s'attarde à décrire le contenu des entretiens et met l'emphase sur le phénomène appréciatif qui se décline autour des trois thèmes présents dans l'entretien : le paysage, les pylônes et l'expérience des lignes de transport d'énergie. Le travail de présentation des données s'organise autour de catégories qui rendent compte d'un raisonnement à tendance descriptive. L'effort de synthèse prépare à la catégorisation conceptuelle du processus d'appréciation esthétique en soi qui fait l'objet du chapitre suivant.

Pour chacune des sections, un schéma présente le découpage des catégories pour appuyer leur compréhension. Dans le texte, les éléments du schéma sont différenciés sur le plan graphique. On retrouve également des extraits des entretiens dont la forme du discours a été respectée complètement. Cependant, ils ne constituent pas l'intégralité de l'entrevue puisque les passages ont été sélectionnés afin d'illustrer les catégories et de démontrer leur pertinence.

6.1 L'appréciation du paysage

Cette partie de l'enquête s'est attardée à saisir la notion de paysage chez les répondants. Elle sert à soutenir le discours sur le paysage d'un ancrage lexical dérivant des définitions et représentations fournies par les personnes interrogées ainsi que son appréciation. Sur un plan analytique, la description de la notion de paysage amorce l'effort de conceptualisation nécessaire à la saisie de l'appréciation esthétique des équipements. En effet, comprendre la notion de paysage implique une certaine forme de compréhension du phénomène d'expérience et d'appréciation esthétique.

Tel que mentionné précédemment dans la section méthodologique, il est d'abord question du paysage sur un plan strictement langagier, sans support visuel. L'objectif est de faire ressortir les représentations mentales du paysage et ce qu'elles évoquent. Les répondants tentent de décrire et de détailler l'idée de ce qu'ils se font d'un paysage, sans appui photographique. La chercheuse aide les participants à se remémorer des expériences personnelles de paysage, satisfaisantes ou non. À même la description de la notion de paysage par le répondant, des éléments du phénomène

d'appréciation ont été soulevés par la chercheuse en insistant sur ce qui est agréable et ce qui ne l'est pas à partir de l'expérience évoquée, ce qui plaît ou non, ce qui est considéré beau ou laid, tout en tentant d'obtenir une justification personnelle de l'appréciation par le participant. Ces aspects de la notion de paysage et son appréciation ont été soulevés à nouveau dans la partie de l'enquête accompagnée de photographies de situations de ligne de transport d'énergie. La catégorisation descriptive qui suit constitue une synthèse des aspects relatés par les répondants à propos du paysage et son appréciation en général dans l'ensemble des entretiens.

6.1.1 La notion de paysage : un ensemble générique

Le paysage renvoie à un concept polysémique en son essence. Il est perçu comme étant autour de la personne et à l'extérieur de l'habité. Il réfère à la fois à un aménagement horticole à l'intérieur d'une cour et à une grande étendue de territoire. Dans un sens générique, le paysage est toutefois associé à l'idée d'un ensemble et ne peut être qu'un seul objet. Il rassemble plutôt plusieurs éléments qui, par leurs caractéristiques propres, participent à son appréciation. Il se constitue également dans une organisation spatiale reconnaissable ou saisissable et ne peut être l'amalgame hétéroclite d'objets.

I⁴⁶ Mais pour toi ça inclurait plusieurs éléments ? R Plusieurs éléments automatiquement. Ça veut dire que ça regroupe un ensemble organisé ou désorganisé, mais ça regroupe un ensemble de choses qui peuvent être naturelles avec des objets, qui peuvent être de l'architecture avec d'autre chose, mais pour moi, une bâtisse ce n'est pas un paysage. Une bâtisse avec l'aménagement paysager ou

⁴⁶ Le *I* ainsi que le *R* insérés à l'intérieur des extraits d'entretien renvoient à l'interlocuteur : *I* pour l'interviewer et le *R* pour le répondant.

des objets qui l'entourent, pour moi peut être un paysage. Mais la bâtisse comme telle n'est pas un paysage, donc ça prend un ensemble de choses (R01 - 278:286).⁴⁷

Le paysage évoque une certaine forme de beauté du territoire sans toutefois évacuer totalement une dépréciation. La valeur positive du paysage domine largement dans les entretiens. Dans ce sens, le paysage naît d'une **appréciation esthétique de l'organisation du territoire** alors qu'une dépréciation engendre plutôt sa disparition ou à tout le moins son altération.

I Est-ce que ça serait tout le temps beau? R Oui, ce serait toujours beau. I Oui? R Oui. Je verrais toujours un ciel bleu, des fois des nuages, puis de la neige, doucement qui tombe. C'est ça mon paysage. I Ok. Ça, c'est un idéal que tu apprécies particulièrement là. R Oui. Du soleil, mais c'est surtout en premier là, moi je vois des feuilles, la verdure, la montagne, puis c'est ça que je vois, que j'aime voir. I Ok. R Ce que je désirerais voir toujours. I Ok, mais quand tu parles de paysage, c'est cela que ça évoque? R C'est ça (R11 - 13:33).

R Ok, Bien quand j'entends *paysage* pour moi, c'est plus des arbres, c'est... c'est la campagne, je vois pas, pour moi *paysage*, je sais que *paysage* ça peut être comme la vue que j'ai ici ... au loin mais pour moi un *paysage* c'est vraiment des arbres, la campagne, de l'herbe. Si on me dit là regarde la peinture, c'est un beau paysage puis que la personne a peint ... la ville de Montréal, pour moi c'est pas un paysage. Même si c'est un paysage, pour moi *paysage*, c'est vraiment la nature, les arbres, l'herbe, les fleurs, ça c'est un paysage (R03 - 3:14).

Les éléments qui composent le paysage participent activement à son appréciation. Les couleurs, les matériaux, les types d'habitation, la végétation contribuent à former l'appréciation chez les personnes. Mais ces éléments ne possèdent pas tous le même degré de participation à

⁴⁷ Pour chacun des extraits d'entretien, la référence au répondant est toujours indiquée de la manière suivante :
(R numéro du répondant – lignes correspondantes de l'entretien telles qu'entrées dans ATLAS.TI).

l'appréciation. Ainsi, l'appréciation du paysage se développe dans **une certaine ségrégation de ses composantes**.

I Ok. Est-ce que ça serait toujours beau le paysage? R Ce serait supposé, ça serait supposé être toujours beau. I Ok. Mais toi quand tu, tu sais quand tu utilises le terme... R « Ah que c'est beau! » Oui. C'est parce que là quand je dis c'est beau. I Quand on parle d'un paysage, habituellement c'est parce que c'est beau? R C'est beau oui. I Ok. R Des couleurs aussi, des fois c'est pas toujours pareil hein? Les paysages, les couleurs, les montagnes, les arbres. Ça dépend des essences de bois, s'il y a des espaces ou pas. Même le cran, tu dirais bien du cran? Je trouve ça beau. I Ok. Du cran, je ne sais pas qu'est-ce que c'est? R Ah! Tu sais pas qu'est-ce que c'est. Ah! C'est des grosses roches là, comme de la fjord ou tu sais, tu sais du cran là, je ne sais pas si ça te dit quelque chose à Grande Baie (Ville de la Baie - Saguenay) (R10 - 68:94).

Par exemple, le paysage peut aussi se construire de manière emblématique autour d'un élément prégnant dans l'ensemble : un monument, un édifice, une infrastructure (un pont) ou un élément naturel dominant (lac, montagne, forêt, fleuve, etc.). Il est donc possible qu'un élément d'un ensemble soit le vecteur d'une invention paysagère c'est-à-dire de la reconnaissance d'une portion de territoire en tant que paysage. Inversement, il est également possible qu'un seul élément soit le vecteur d'une destruction paysagère. En somme, la nature d'un élément et l'appréciation qu'on en a, influence fortement l'appréciation paysagère. Dans les entretiens, l'appréciation de la nature et les éléments naturels vivants contribuent plus que tout autre à la qualification paysagère : arbre, lac, forêt, plans d'eau.

I Je vais commencer l'entrevue en vous posant une question plutôt générale. Ce qu'on aimerait savoir, pour vous si je dis paysage. À quoi, à quoi ça fait référence, qu'est-ce qui vous vient en tête là? R Bien c'est-à-dire moi je vois des arbres, un lac, surtout notre fleuve, parce que je suis allé dans le bas du fleuve et que c'est fort agréable parce c'est une mer à notre porte finalement, mais on en profite pas assez de toute façon. Mais je sais que dans le bas du fleuve c'est magnifique dans ce coin-là (R05 - 3:10).

6.1.2 Une évocation idéalisée de la nature

Ainsi, l'ensemble que constitue un paysage réfère d'abord et avant tout à une certaine idée de la nature. La nature est celle idéalisée par la présence plus ou moins organisée d'éléments naturels (arbre, lac, fleuve, végétaux) mais également d'infrastructures humaines harmonieuses en regard de la nature. En ce sens, le paysage est d'emblée associé à la campagne qui représente un

espace naturel humanisé. Il n'évoque pas spontanément la ville bien que cette dernière puisse constituer un paysage lorsque saisie dans son ensemble.

L'appréciation de l'organisation spatiale du paysage interpelle les répondants en ce qu'elle évoque un certain équilibre organique. Selon eux, le paysage est appréciable s'il n'est ni trop ordonné ni s'il semble abandonné. Un savant mélange entre un effet d'organisation et de non organisation du territoire, entre l'ordonné et le désordonné doit s'établir pour en favoriser l'appréciation esthétique. En somme, le paysage, en tant qu'évocation idéalisée de la nature se caractérise par son **organisation spatiale organique**.

R Un beau paysage ? ... Un beau paysage... C'est un endroit où je pourrais me retrouver mais sans que ce soit trop ordonné, trop symétrique mais que, comment je dirais bien ça... un beau paysage... la nature y serait présente sûrement là... puis un endroit qui a été quand même, que l'homme a... l'homme peut l'avoir habité ou touché mais que ce ne soit pas un endroit abandonné ou en désordre ou en ... (R04 - 54:59).

I Un paysage que vous aimez pas...puis les raisons. R Que j'aime pas. Ben peut-être ce que j'expliquais tantôt, des, des, des quartiers ou des, des constructions à travers quelque chose d'existant qui arrivent et qui jurent avec ce qui était déjà là ou, par exemple, un lac qui était peut-être plus sauvage pis qui est développé de façon..., des des rivières, des forêts rasées que j'ai vue aussi complètement décimées, il y a plus rien, c'est, c'est un peu, un peu ce que, ce que l'homme fait de, de la nature et pis de ce qui est déjà là. C'est un peu ça des fois qui me choque, de voir que I Où vous avez vu ça les forêt rasées ? R Je suis dans le nord un moment donné, au nord de Mont-Laurier, dans un voyage de pêche. C'est complètement rasé, complètement abandonné, comme ci, comme si il y avait eu un feu ou un monstre qui est passé là, puis, finalement c'est, c'est pas comme. Pour eux là-bas c'est, y faut comprendre que c'est un peu leur gagne-pain, le plus... I Mais là, ils en n'auront plus de forêt... (R12 - 136:164).

Et cette organisation se définit par le **dynamisme des éléments naturels**. Ainsi, les éléments valorisés de la nature évoquent l'idée de transformation et de mouvement et démontrent que le paysage est en constante évolution par les changements de couleurs, de lumière ou la présence ou non d'animaux ou de véhicules (bateaux, trains, voitures, bicyclettes). Dans ce sens, le paysage n'est pas statique.

C'est sûr que la campagne, c'est toujours un lieu rattaché à la tranquillité, le calme alors, c'est l'endroit où on va pour se reposer, relaxer. I C'est ce que vous faites, vous aimez aller à la campagne pour ça ? R Oui et pour apprécier aussi les paysages, pour avoir, c'est sûr que c'est beaucoup plus joli, à mon avis, regarder une rivière couler que de regarder les voitures défilier sur une autoroute là (R06 - 31:46).

Paradoxalement, les éléments bâtis qui composent le paysage sont appréciés dans la mesure où ils rencontrent des références pérennes dans leur style qui se conjugent à une tradition passée. Le caractère pittoresque et bucolique des habitations est fortement recherché dans le style d'habitation par leur caractère ancien et par l'appréciation de matériaux naturels ou ayant l'air naturel. Ainsi, le bois, la pierre et la brique ou leurs matériaux synthétiques de remplacement sont privilégiés aux dépens du béton et du métal. Il y a, dans cette forme d'appréciation des éléments du paysage, **une fixité des références matérielles** qui fait contrepoids au dynamisme de la nature.

I Ok. Puis est-ce que le genre d'habitation ça peut être, tu sais comme type d'habitation, si la maison, faut qu'elle ait telle allure ou...? R Oui, oui. Faut pas que ce soit un bloc appartement, faut pas que ce soit carré, faut que ce soit un toit... I En pente? R En pente. Comme nos maisons ici là, mais pas collées une sur l'autre, tu sais on voit, faut que ça serve aux gens là. I Ok. R Puis il y a une galerie tout le tour aussi, surtout, moi j'aime ça comme ça la nature. I Plus traditionnel? R Oui, oui, plus traditionnel. I Puis si c'était comme quelque chose de plus récent là? R Si c'est bien fait, avec des matériaux extérieurs là, qui, c'est pas du plastique là, moi je trouve ça beau. I Ok. Quel genre de matériau? R Moi je vois de la pierre, et puis de la brique, j'accepte la brique. I Ok. R Mais j'ai de la difficulté avec les autres matériaux artificiels. Pour, en campagne là. I Ok. Le métal? Ou non? R J'ai de la difficulté, je trouve ça utile, ça rend bien des services, mais moi là, ça attire pas mon œil. I Ok. R Je vais me détourner là, en moto quand je passe là, sur une maison qui a des pierres, qui a de la belle brique, puis l'aménagement aussi, bien arrangé. I Le bois? R Le bois, oui, oui, bien sûr, bien sûr, bien sûr. I Oui? R Le bois, mais, même il y a certains bois artificiels qui me plaisent. I Ok. R Des planches de bois là, du *clayboard* là, qui ont bien réussi ces dernières années, parce qu'ils ont eu des couleurs qui s'associent beaucoup avec la nature. Tu sais, c'est comme du bois. I C'est des trompe-l'œil, ce qui fait que... R Oui, c'est des trompe-l'œil I Tu penses, c'est parce que tu penses que c'est du bois que tu aimes ça ou parce que... R Non, je le sais que ce n'est pas du bois. Je le découvre, mais je l'accepte, je l'accepte (R11 - 35:212).

6.1.3 Une psychologie géographique

Les lieux évoquent des souvenirs et s'accompagnent d'un imaginaire riche. Ainsi, la distinction entre la ville et la campagne, dans les entretiens, s'ancre profondément dans l'expérience vécue du territoire et elle se répercute dans la conception du paysage, du moins celle idéalisée. La différence des perceptions entre la ville et la campagne exemplifie cette capacité du paysage à se fonder sur une relation psychologique au lieu. L'accord entre la nature et la présence humaine est d'ailleurs fortement exemplifié dans la notion de campagne et constitue en quelque sorte un repère positif dans l'appréciation du paysage. La ville est la plupart du temps associée au travail et la campagne, aux vacances.

Oui, c'est le premier réflexe qui m'est venu. C'est le premier réflexe pour moi, spontanément, c'est un paysage de campagne. Ça, je dois être biaisé.(Rires) | Ça va? R Bien, c'est parce que je suis natif de la campagne. Puis pour moi, c'est quelque chose de très, comment je pourrais dire, de très bucolique, de très, c'est quelque chose qui frappe mon imaginaire. Ça veut dire que pour moi, disons que j'ai une psychanalyse géographique, ça veut dire que pour moi la ville est reliée au travail, et la campagne est reliée aux vacances. Ça c'est, je pourrais faire ma psychanalyse.(Rires) C'est parce que j'ai toujours pris mes vacances dans le Nord, puis je venais à l'école en ville, alors plus, c'est un truc géographique. Pour moi, le paysage de campagne est associé aux vacances, c'est associé à la relaxation, est associé à un paquet de choses, tandis que la ville, pour moi c'est associé au travail (R01 - 76:95).

Un champs le soir, le soir en particulier après le souper, quand on voyage et qu'on voit un troupeau paître en bordure d'une route, c'est, ça... Ça respire la tranquillité, la paix, c'est, c'est de toute beauté (R07 - 344:357).

La campagne renvoie également aux bienfaits psychologiques qui sont procurés par le paysage. C'est un espace de relaxation, de paix et de tranquillité qui contribue à sa beauté. L'idéalisation de la nature émanant de la conception naturaliste du paysage profite ainsi à lui donner des répercussions bienfaites sur le plan psychologique et physique chez la personne. Paradoxalement, la campagne fait d'ailleurs ressortir le rapport situé au paysage, dans une relation sensorielle qui dépasse la simple contemplation. Elle implique directement la relation psychologique et sensorielle de l'espace à la personne alors que la ville, lorsqu'elle est qualifiée de paysage, s'en soustrait justement pour en éviter le rapport direct, un peu comme si les personnes veulent se dégager de l'expérience souvent stressante de l'environnement urbain. Ainsi, dans la majorité des entretiens, la ville nécessite une mise à distance et une vue sur l'ensemble pour être considérée en tant que paysage. Le rapport impliqué d'une personne dans l'appréciation du paysage de campagne dépasse sa simple saisie visuelle et permet ainsi de contribuer activement au bien-être global d'une personne. Dans ce contexte, le paysage est sans conteste **une contribution au bien-être**.

6.1.4 Une expérience en situation d'action

La présence de la personne demeure implicite dans la définition du paysage. En effet, le paysage se présente dans une situation d'action même si cette dernière est le plus souvent celle du regard. Mais le regard s'exerce dans l'espace et ne peut être totalement exclu de la situation dans lequel il se module. D'ailleurs, il se déploie souvent lors d'une activité comme la promenade et la conduite automobile.

Même si l'expérience du paysage peut être le fruit d'une mise à distance dans l'espace par une activité qui en permet la contemplation, elle implique quand même l'expérience directe puisque la personne est toujours partie prenante de l'expérience. L'appréciation du paysage de la campagne et de la ville en démontre les deux pôles. Le paysage interpelle à la fois des situations d'expérience distanciée et directe, de retrait volontaire et d'immersion poly-sensorielle dans une intention de participation active à l'expérience esthétique. Confronté à une expérience généralement plus désagréable en ville, les répondants en qualifient l'entité en tant que paysage dans une saisie plus distante mais non moins impliquée psychologiquement et spatialement. Une intentionnalité est présente dans une certaine mesure puisque la personne exerce, dans l'acte esthétique à l'égard du territoire, une volonté d'activation de différentes valeurs, références et sentis qui en déterminent la finalité paysagère. Le paysage fortement est régi par un type d'activité qui en détermine son expérience : automobile, train, promenade, sport, tourisme, etc. Le caractère actif de l'expérience esthétique du paysage ne peut sans aucun doute être évacué.

I Puis l'autoroute? R L'autoroute? Non. Ce n'est pas un paysage pour moi. Ce que je vais voir de l'autoroute oui. Mais l'autoroute comme tel, spontanément pour moi c'est pas un paysage. Mais je vais voir de l'autoroute certains paysages. Quand je m'en vais dans les Montagnes Blanches, quand je descends faire du *hiking* bien j'ai des paysages ce qui vont se présenter à moi, paysages là ok, sauf que l'autoroute comme tel. Maintenant, quand j'y pense oui, ça fait partie du paysage. Je peux voir une route au loin, ce qui va faire partie du paysage (R01 - 66:74).

I D'abord, qu'est-ce que je vais vous demander, c'est, qu'est-ce que c'est pour vous le paysage? R Le paysage c'est l'image que j'ai à prime abord quand je regarde à l'horizon - quand je suis dans un environnement X urbain ou à la campagne - c'est vraiment ce qui est dans mon champ de vision (R12 - 3:8).

Euh, euh, quand on parle... Il peut y avoir quelque chose de beau, des fleurs, des oiseaux... ça sent bon, tsé, avec des arbres odorants, des arbres fruitiers pis ces choses -là là. I Ok. R Tsé, prends pareil comme j'ai ici. Regarde, j'ai du lilas, j'ai des cerises de France, j'ai des pruneaux, j'ai de la rhubarbe, j'ai des framboises tsé... I Ok. R Je me sens très bien ici (R09 - 3:35).

6.1.5 Un espace à conserver et à protéger : une absence idéalisée d'infrastructures

Dans l'ensemble des entretiens, la présence des équipements de transport d'énergie dans le territoire opère chez eux une perte qui se ressent sur les qualités paysagères du milieu. Ainsi, les

répondants ont tendance à vouloir préserver le territoire d'infrastructures pour conserver le paysage. Le paysage ne peut exister avec la présence d'un équipement de cette ampleur. La terminologie employée pour décrire la relation de la ligne au paysage est sans équivoque. Elle est qualifiée de massacre, de destruction, de coupure. Les répondants expriment avec véhémence l'altération majeure du paysage.

Le paysage est en quelque sorte trahi par la présence des équipements. Les personnes vivent la transformation du milieu comme un déguisement, un travestissement du paysage qui n'est plus le même et ne pourra plus trouver de rédemption immédiate. Dans les entretiens, une forte volonté de préservation et de conservation du paysage domine et laisse ainsi entendre que les équipements ne profitent pas à son renouvellement. Le changement ou la modification implique d'emblée une altération, une perte. La présence des équipements évoque une atteinte à l'intégrité du territoire mais surtout de la nature qui en détermine sa valeur paysagère dans bien des cas. De façon générale, le paysage disparaît avec **la présence des équipements** qui est vécue comme **une transgression identitaire**.

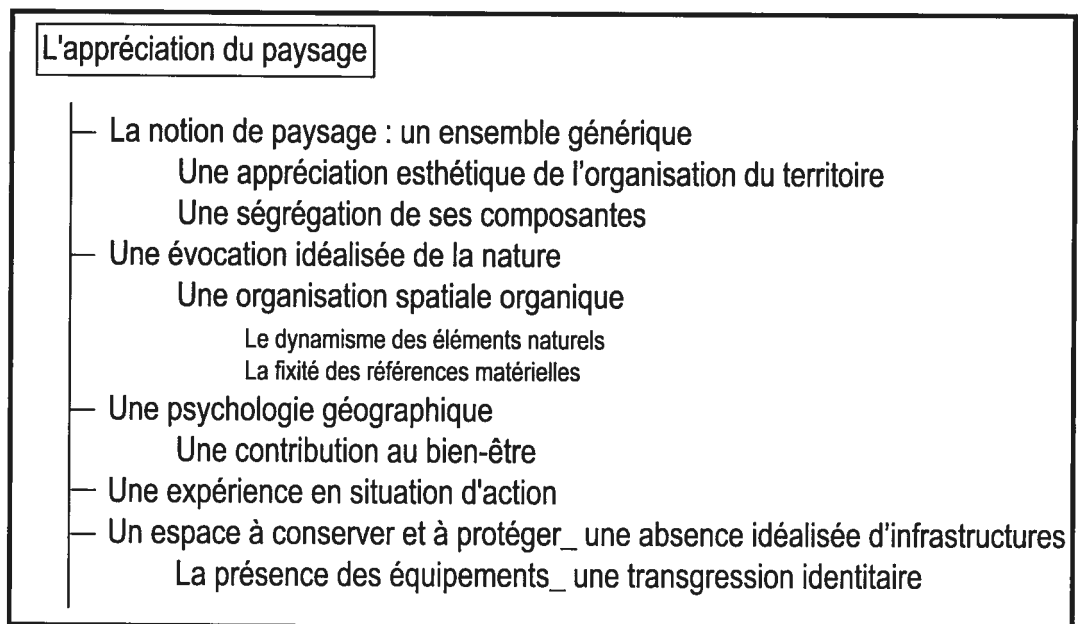


Figure 24_ Synthèse de l'appréciation du paysage.

6.2 Appréciation des lignes de transport d'énergie

Partant de ce constat à l'égard du paysage, l'analyse vise maintenant à interroger différemment la problématique pour sortir de la logique de confrontation qui domine quand il s'agit de la relation ligne et paysage. Dans ce sens, l'entretien a aussi favorisé une certaine forme de nuance à l'égard des équipements en tentant de mieux comprendre l'expérience des lignes de transport d'énergie. L'analyse qui suit aborde la problématique en puisant dans les expériences passées des personnes avec les lignes de transport, les expériences présentes dans le cas des riverains de ligne, à la relation habitation et ligne de transport et à l'examen des photos proposées dans l'entretien. Pendant l'entretien, les répondants ont eu plusieurs occasions de parler de leur propre expérience des lignes de transport alors qu'ils étaient invités à le faire. Il leur a été demandé de parler des occasions qu'ils ont eues de faire l'expérience des lignes de transport en retraçant dans leurs souvenirs, des lieux et des événements. Ils ont porté attention à leur sentiment à l'égard de la ligne, en exprimant aussi les effets ou les impressions qu'elle a provoqués en eux. Les photos ont aussi contribué à enrichir la discussion. En présence des images, les répondants pouvaient référer à leurs souvenirs et commenter la situation d'un autre point de vue. Souvent, le seul fait de présenter une photo leur rappelait un élément à commenter qui était issu de leur expérience personnelle, phénomène sur lequel mise davantage l'analyste.

Les catégories émergeant de l'étude se déclinent en plusieurs sous-catégories qui concernent à différents degrés la relation des personnes au paysage telle qu'affectée par les lignes de transport, à savoir l'expérience de la ligne et du paysage, les représentations symboliques des lignes, la conception des lignes ainsi que les préoccupations spécifiques à la présence des équipements à proximité de l'habitation.

6.2.1 Une appréciation contextuelle

Les équipements de transport d'énergie existent uniquement en situation d'implantation, dans le territoire, et les entretiens en soulignent à plusieurs reprises l'évidence. Un équipement d'une telle ampleur prend ainsi un sens parce qu'il est en relation constante avec le contexte qui l'entoure.

Cette relation à l'environnement est perçue comme primordiale par les participants à l'enquête. S'il s'agit de mettre l'emphase uniquement sur la ligne ou sur un élément qui la compose comme un pylône, l'articulation appréciative ne peut avoir prise sans référer au contexte. Ainsi, il y a une exigence de contextualisation pour permettre l'articulation globale de l'appréciation.

En conséquence, l'appréciation esthétique des équipements est étroitement associée aux milieux récepteurs. Ces derniers diffèrent les uns des autres et provoquent une appréciation différenciée, même si les caractéristiques des lignes sont similaires. À cet égard, il est difficile de tirer des consensus à partir d'une lecture générique des milieux, la spécificité du contexte interpellant directement l'appréciation esthétique qui se forme à l'égard des équipements. Néanmoins, il existe, à divers degrés, des éléments récurrents de l'appréciation esthétique qui puisent dans une forme de généralisation à l'égard de la relation entre l'environnement, la ligne de transport et les personnes. L'appréciation esthétique s'articule à la fois en regard de la spécificité du contexte dans lequel se déploie une ligne de transport mais également, en considérant la compréhension et l'interprétation générales des lignes de transport d'énergie chez les personnes. C'est sur ces derniers points qu'il est possible de tirer une analyse généralisante bien que des éléments ou événements personnels ou spécifiques informent également sur le processus de leur mise en oeuvre.

Dans le rapport aux lignes de transport d'énergie, cette forme de généralisation s'exprime dans la catégorisation des milieux. En effet, les milieux décrits par les participants à l'enquête renvoient à des entités générales qui sont qualifiées par les notions de montagne, ville, campagne, forêt et champs agricoles. De même, une lecture relativement simple de la composition des milieux s'effectue à partir des axes verticaux et horizontaux du territoire et se catégorise plus globalement par l'usage des qualificatifs plat et montagneux. Dans l'ensemble, ces catégories de milieux constituent un univers de référence dans lequel puise et s'articule l'appréciation des lignes de transport dans un contexte donné et qui est toujours à la fois générique et spécifique. À partir d'une catégorisation générique des milieux, les répondants s'attardent donc aux éléments qui composent les milieux. Mais plus largement, l'appréciation esthétique des lignes de transport d'énergie est imprégnée par la conception naturaliste du paysage chez les personnes que viendra confronter le

caractère industriel de la ligne. À partir de ce rapport toujours contextualisé de l'appréciation des lignes de transport d'énergie, certains éléments d'interprétation d'une ligne ressortent.

Sur les plans symbolique et spatiale, une ligne de transport s'inscrit dans le territoire en provoquant une frontière linéaire qui s'apparente à une route. Bien évidemment, il s'agit d'une route pour le transport de l'électricité et elle semble l'évoquer en soi. La route que trace une ligne de transport dans le territoire rappelle le réseau que génèrent ces infrastructures : un réseau fonctionnel sur plusieurs plans, vécu physiquement mais aussi symboliquement. La notion de route est particulièrement perceptible par l'emprise que provoque la présence d'une ligne. À cet égard, une ligne agit comme **un chemin de traverse dans le territoire**.

Dans la forêt, elle trace un chemin par le déboisement : **une tranchée** diront certains. Par le fait même, cette route coupe le territoire et affecte l'intégrité de la nature. La majorité des répondants affirment qu'une ligne dérange en grande partie par la *tranchée* qu'elle provoque dans un milieu boisé ou forestier. L'emprise déboisée est soulignée dans la majorité des entretiens comme étant un fait très dérangeant de la présence d'une ligne de transport d'énergie dans le territoire. Quand il est demandé de décrire des expériences de ligne, c'est la tranchée, l'emprise déboisée, bien plus que l'équipement (câbles et supports) à laquelle les personnes réfèrent spontanément. L'effet de la tranchée génère un canal, un chemin dans la forêt qui soutire l'attention parce qu'elle dégrade l'environnement par la coupe d'arbres, dégage une vue de la ligne et souligne sa linéarité.

R Je ne pense pas, ce n'est peut être pas ça du tout le but de l'affaire mais... Je ne pense pas qu'on arrive à imiter assez pour dire que ... Parce que, dans les montagnes, disons que quand on voit de loin, comme on disait, qu'on voit une tranchée de loin, c'est la tranchée qui nous dit que, il y a des lignes qui passent là. C'est pas, à première vue, c'est pas le pylône tel quel, c'est de voir la tranchée (R04 - 1269:1274).

Paradoxalement, la ligne et son emprise peuvent aussi être vécues comme **un accès à la nature et aux activités récréatives**. À cet égard, un répondant nous a raconté comment les emprises d'Hydro-Québec lui permettent d'accéder à la nature pour différentes activités : cueillette de fruits sauvages, d'eau de source, etc. Pour les amateurs de *motocross* ou de motoneige, une ligne de transport offre un dégagement et devient un endroit de fréquentation pour s'adonner à ce sport.

Pour le camping sauvage ou la promenade en forêt, une ligne de transport est **un repère** dans des boisés ou des forêts denses et peut même permettre de retrouver son chemin si on est perdu.

R Moi, je vis beaucoup avec ça parce que je suis en motoneige, je suis en moto, presque 8-10 mois par année que je me promène dans cet environnement-là. Mais je trouve que, moi je me suis habitué à les voir depuis 20 ans et puis c'est associé dans ma nature à moi, parce que ça offre tellement de liberté aux gens. C'est par là que tout le développement se fait, le développement pour aller s'amuser en forêt, pour aller à la pêche, pour aller à la chasse, pour aller en moto, les anciens chemins de bûcherons, convergent tous vers ça. | Vers les lignes électriques parce que c'est déboisé? R Vers les lignes, oui, c'est déboisé. C'est déboisé, tout en étant boisé, parce tu as 5-6 pieds d'arbustes qui poussent chaque côté, mais il y a toujours un chemin. Un chemin qui te mène dans des beaux endroits. Des érablières, des cabanes à sucre, entendu, des bûcherons. Je rencontre beaucoup de bûcherons, des vieux monsieurs. Puis s'il n'y avait pas eu les tours d'Hydro pour s'en venir avec le 4x4, il y a toujours un chemin, on aurait jamais pu accéder à ces choses-là. Puis il y a aussi, moi, je m'amuse en disant que dans le paysage, ce que j'aime bien, c'est d'être en moto ou en motoneige, puis de voir passer un gros avion. J'ai l'impression que ça sert aussi aux gros avions (R11- 234:252).

À l'échelle du territoire, une ligne est souvent inscrite en périphérie d'une ville. Les répondants perçoivent bien ce rapport au territoire. On associe aisément la présence des lignes à la couronne qui ceinture la ville. Les lignes semblent plus présentes en milieu périurbain. À cet égard, les lignes sont d'emblée associées à **l'entrée et la sortie d'organisation urbaine**. Par ailleurs, la présence moins abondante de ligne de transport d'énergie en milieu urbain est remarquée et soulignée.

Surtout dans un paysage naturel, mais aussi dans un paysage de ville où tu arrives, puis tu sors, tu es sur le pont, ou tu entres dans le tunnel. Je pense qu'ils sont plus présents encore quand tu prends le tunnel vers Longueuil (R01 – 411:415).

6.2.2 Une dépréciation paysagère relative

Une ligne de transport brise le paysage, le détruit, altère son caractère pittoresque ou bucolique : « ça casse un peu le paysage », « ça fait moins bucolique », « ça gruge le paysage ». En conséquence, la volonté spontanée des personnes est de voir la ligne s'effacer du territoire. Dans ce désir de faire disparaître l'équipement domine la question du paysage. Les répondants cherchent donc à préserver l'environnement de la présence envahissante des aléas de la société post-industrielle que représente la ligne.

Mais en même temps, l'expérience des lignes telles qu'évoquées par les personnes interrogées, renvoie à une différenciation appréciative qui se déploie à travers différentes situations d'implantation des lignes de transport dans le territoire mais également à partir des significations diverses portées à l'endroit même des équipements. Elle pousse donc la réflexion vers une nuance appréciative qui se conjugue à des modalités d'expériences diversifiées des lignes.

En général, les répondants attachent de l'importance aux composantes du milieu qui attirent leur attention : affichage, luminaire, architecture, lignes électriques, végétation, etc. Ces éléments sont influents dans l'appréciation de l'ensemble puisqu'ils en qualifient en grande partie la valeur esthétique et il est évident que les équipements de transport d'énergie jouent ici un rôle dans l'appréciation. La catégorisation de l'expérience directe a d'ailleurs bien démontré comment une **sollicitation attentionnelle envers les équipements** agit dans la lecture du territoire. De la même manière, cet élément de l'appréciation du paysage est récurrent dans les entretiens.

Par son pouvoir d'attraction, une ligne est alors considérée comme **un équipement industriel étranger** du milieu récepteur qui interpelle l'attention des personnes. Elle vient briser l'uniformité, l'homogénéité ou l'intégrité symbolique du paysage. Elle est perçue comme un équipement de nature industrielle qui porte atteinte à la valeur naturelle du paysage. L'attention à son endroit est grandement supportée par le conflit de valeurs qui intervient directement dans la relation dépréciative qu'elle provoque qui se résume par la dichotomie nature / technologie, relation bien documentée en paysage⁴⁸. Mais au-delà de cette relation dépréciative, plusieurs éléments propres à

⁴⁸ Voir à ce sujet les textes de Leo Marx (1964 ; 1994).

l'expérience paysagère de la ligne interviennent dans cette sollicitation attentionnelle de l'équipement en regard du milieu d'implantation. L'inscription spatiale de la ligne dans le territoire devient donc importante. Dans ce sens, une ligne de transport d'énergie est une infrastructure dont les équipements qui la composent interagissent avec les éléments de l'environnement physique, qu'il soit naturel ou bâti.

Bien qu'une ligne attire d'emblée l'attention par son caractère industriel, sa taille et sa visibilité importante, sa relation au contexte viendra influencer fortement sa perception ce qui induit **une variation attentionnelle**. En effet, la relation entre la ligne, les éléments qui composent le milieu, les significations portées à l'endroit de ces éléments ainsi que la familiarité avec laquelle les personnes en font l'expérience provoquent différentes modalités perceptives qui engendrent une variation dans la sollicitation attentionnelle.

Par exemple, en montagne, l'effet de tranchée rend visuellement très présente la ligne, la montagne défile devant les yeux, elle s'offre plus facilement au regard parce qu'elle est un élément vertical de l'environnement qui attire l'attention. La visibilité de la ligne joue certainement un rôle ici dans son appréciation mais elle s'accompagne également de différentes valeurs portées à l'endroit même du milieu d'implantation. Dans ce cas, c'est d'abord la montagne qui attire le regard et ensuite, c'est l'emprise déboisée et puis la ligne qui engendre une attention. L'emphase de l'attention se situe sur l'emprise déboisée qui est très choquante pour les répondants provoquant une réelle cicatrice dans le territoire. De plus, elle entache immédiatement la relation à la ligne de transport d'énergie en contribuant à lui associer le saccage de la forêt ou du couvert boisé.

R Je te dirais que je les remarque plus quand le paysage est montagneux que quand le paysage est plat. C'est parce que je ne vis pas là peut-être aussi là, mais quand je les vois passer dans les champs cultivés, on dirait que ça me choque moins, mais c'est peut-être un réflexe, que quand c'est en montagne. Mais ça c'est très très subjectif. Parce qu'en montagne, tu as toujours la fameuse tranchée de déboisement qui fait en sorte de les mettre en évidence. Tandis que dans un champ, c'est un peu plus désaffecté, donc ils sont comme moins en évidence. Puis en plus, tu les vois beaucoup plus en montagne, parce que quand tu as un paysage là comme ça, tu vois comme ça. [Fin du premier côté de la première cassette] R ...semblait plus évident, c'est sûr parce que tu les vois beaucoup plus juste ta vision fait en sorte que quand tu les vois dans un champ, tu vas en voir 2-3, mais après ça ta vision coupe. Tandis qu'en montagne, c'est tout défriché puis en plus ça fait ça comme ça. Tu vois vraiment tout est défriché, tu les vois plus. Mais à 4 de front ou à 3 de front tu les vois toujours. Même dans un champ, c'est impossible de les manquer là. Ça a l'air d'une autoroute. [Rires] R01-521:539).

Par ailleurs, le sentiment qu'une ligne de transport d'énergie ne semble pas *être à sa place* dans certains milieux, particulièrement dans la nature, en villégiature, en forêt et près des habitations provoque systématiquement une relation dépréciative peu importe la visibilité objective de la ligne : « ça avait pas sa place », « qu'est-ce que ça fait là », « tu vois qu'il y a un « clash » ». Dans ces situations, il y aurait une certaine forme d'étrangeté accolée à la ligne qui ferait que la ligne contraste sur plusieurs plans avec son environnement.

A contrario, il existe également des situations qui sont marquées par le sentiment inverse : la ligne semble être considérée comme étant à sa place dans le milieu. En champ agricole, par exemple, la présence d'une ligne semble être ressentie de manière plus nuancée, les personnes étant habituées à cette forme d'implantation bien que le contraste visuel de ligne à l'égard du milieu soit assez important du fait de l'ouverture du champ visuel dans ces milieux plats. Dans cette situation, il faut peut-être présumer d'un certain accord sur le plan fonctionnel et symbolique : le territoire est alors représenté dans sa dimension productive.

En conséquence, l'attention envers l'équipement se distingue de sa stricte visibilité. L'équipement agit comme un vecteur de la sollicitation de l'attention chez les personnes, et pour toutes sortes de raisons qui peuvent s'articuler sur le plan formel, fonctionnel, sensoriel, perceptif ou symbolique, il induit une perception différenciée. L'habitude et la quotidienneté à l'égard de la présence d'un équipement dans un milieu donné en réduisent d'ailleurs souvent la perception. Cette caractéristique de la perception des lignes a d'ailleurs été soulignée dans le rapport International Electric Transmission Perception Project (1996) :

The salience of a line is different from its visibility because while a nearby transmission line may be objectively visible to field observers explicitly attending to it, the same transmission line may not be a significant element in the everyday visual experience of residents as it competes with many other environmental features for their attention and concern (IETPP, 1996 ; 127).

De même, sur le plan perceptif, un registre particulier semble opérer dans la sollicitation attentionnelle en agissant comme modérateur de l'appréciation. Dans leur vie respective, les répondants ont rencontré plusieurs situations d'implantation de lignes de transport et ces

expériences diverses ont modulé leurs références à l'égard des lignes. Une certaine familiarité avec ces équipements se répercute dans leur appréciation et crée des attentes et des connaissances à l'égard des lignes et de leur implantation. Ce phénomène instaure **un registre référentiel du connu ou de l'attendu** en regard de la présence des équipements dans le territoire.

À cet égard, certains participants à l'enquête trouvent qu'une ligne de transport d'énergie est un équipement qui est normal en ville et en zone urbaine, du fait de la complexité et de la présence existante d'autres infrastructures. Il y aurait une forme de complicité fonctionnelle entre la ville et la présence des équipements. En champ agricole, la présence d'une ligne est également peu contestée parce qu'elle semble être à sa place. Dans les deux cas, deux types de phénomènes appréciatifs prévalent et s'articulent à des niveaux interprétatifs différents. D'une part, c'est la question d'habitude ou de normalité⁴⁹ d'une situation qui prime chez la personne, l'équipement représentant quelque chose de peu dérangeant dans ces contextes. Les personnes s'attendent donc à retrouver ce type d'infrastructures dans ces milieux, en l'occurrence en milieu urbain et en milieu agricole. Ces attentes s'articulent sur plusieurs plans. Sur un plan symbolique, c'est la complémentarité fonctionnelle réciproque entre le milieu et l'équipement qui semble jouer. Sur un plan perceptif, c'est l'habitude visuelle et la familiarité de la situation qui rendent l'équipement moins prégnant dans l'ensemble et donc moins choquant, et qui invitent la personne à l'accepter.

R Hein? On dirait qu'ils ne font pas attention à ça, tu sais, un moment donné, peut-être que, mais moi je trouve. Là, là, je vais le dire, j'avais pas remarqué la du tout, ça m'épate de voir que ça fait autant de changement. C'est justement c'est que l'œil s'y habitue hein? | Ok. R Alors à ce moment là

⁴⁹ Le concept de normalité quotidienne est introduite dans Beaudet et al. (1997).

[présentation d'une simulation visuelle où la ligne a été enlevée]. I Quand tu en enlèves, tu t'en aperçois, mais quand ils sont là... R Bien oui, quand ils sont là, tu les acceptes (R11 - 710:721).

À cet égard, l'indifférence portée à l'endroit de la présence des équipements par certains répondants en champ agricole soulève l'importance relative de la visibilité de la ligne dans un milieu en insistant sur les modalités perceptives associées à la familiarité, à l'habitude et au quotidien. L'analyse révèle ainsi une certaine *normalité* à voir des lignes implantées en champ agricole. Les répondants s'attendent à ce genre d'implantation comme si la ligne trouverait en quelque sorte une certaine acceptation de sa présence. De même, le fait de penser que la ligne ne dérange personne en facilite son acceptation.

R... là dans les faits je suis conditionné, je suis habitué de les voir dans les champs comme ça. Un moment donné, ça finit par moins choquer. Dans un paysage comme ça, comparativement à un paysage urbain, ça fait drôle hein? Comparativement à un paysage urbain, ils me choquent moins là que dans un paysage urbain où un paysage naturel montagneux. Mais ça je vous l'avais dit déjà au début (R01 - 1184:1203).

R Bien il n'y a pas de monde. Il n'y a pas beaucoup de personne qui sont dérangées par la vue de ces pylônes-là. Si c'est au bout des fermes, personne ne s'en rend compte finalement (R05 - 967:989).

L'équipement peut ainsi prendre sa place dans certaines situations dans une adéquation symbolique et perceptive entre la ligne, le type de milieu et la présence humaine : les champs agricoles en sont un bon exemple.

En conséquence, le fait de s'attendre à une situation donnée ne la place plus en situation conflictuelle ou contrastante sur le plan strictement perceptif. Elle se déploie dans un registre de

normalité. De même l'habitude qui se crée par l'expérience fréquente de lignes lors des activités quotidiennes, suggère une *mise à l'écart* de l'attention portée à l'égard d'une ligne : l'environnement qui se déploie sous les yeux est alors perçu comme un tout homogène et parfois même, ce phénomène permet de soustraire la présence de la ligne de la qualification paysagère du territoire⁵⁰. Il y a donc une forme **d'occultation perceptive de la ligne** qui opère dans la perception. Les répondants qui habitent près d'une ligne le soulignent à juste titre : ils ne *voient* plus la ligne. Ainsi, il devient possible de considérer la ligne comme une entité à part, qui s'efface avec le temps et l'habitude, et ce phénomène d'occultation perceptive offre l'opportunité de mieux saisir et apprécier les autres éléments du milieu favorisant parfois une redécouverte de sa valeur paysagère. Il y a en effet des situations où les répondants rendent compte du paysage en soustrayant la ligne de leur perception.

R Comme je vous le dis, on s'habitue. C'est sûr qu'un moment donné, le poteau nous achalait, mais maintenant, on n'y pense plus, c'est tout. Il est là, puis... | Quand vous regardez dehors, vous... on le remarque pas tant que ça. R Bien là, oui. Des fois, on essaie de mettre notre vue ailleurs que sur le poteau (R05 - 395:402).

Par contre, ce phénomène perceptif n'opère pas toujours dans l'appréciation des lignes de transport et l'occultation de la présence de l'équipement n'est pas toujours effective. Bien au contraire, dans les mêmes conditions circonstancielles, certains répondants demeurent plutôt captifs de l'attention portée à l'endroit de l'équipement qui ne cesse de teinter l'appréciation du milieu. Ainsi,

⁵⁰ La psychologie de la forme (1937) a introduit plusieurs principes de la perception visuelle qui expliquent en partie la prégnance ou non d'un élément d'un ensemble. Ces principes se distinguent néanmoins du phénomène étudié dans la mesure où ce dernier trouve résonance dans une appréciation esthétique et non uniquement dans sa saisie visuelle.

dans cette situation, peu importe la familiarité avec laquelle la ligne est appréhendée, elle demeure toujours dérangeante et étrangère à son milieu d'implantation. Ce phénomène renvoie alors à **une persistance perceptive de la ligne** peu importe les conditions d'implantation. Par exemple, en reprenant les exemples des milieux urbains et ruraux, il faut constater les différenciations appréciables à l'égard de la présence d'une ligne. Ainsi pour certaines personnes, la présence d'une ligne de transport d'énergie est inconcevable puisqu'elle ne fait qu'accentuer la complexité actuelle de la ville parce qu'elle vient y ajouter de nouveaux équipements *industriels*. C'est donc en regard d'un constat sur l'organisation spatiale et visuelle de la ville que l'appréciation de la présence d'une ligne de transport se module par ces répondants. En ce qui concerne la campagne, c'est à peu près le même scénario. La campagne, en renvoyant à la nature *intouchable*, dépend d'un principe d'intégrité du territoire naturel que la ligne vient perturber même si elle côtoie des activités agricoles plus *industrielles* mais conciliables avec leur idée de la nature. Dans ces cas, la présence de l'équipement ne peut trouver sa rédemption puisque ni la familiarité ou la normalité n'entrent en jeu dans l'appréciation. La ligne redevient le vecteur important de la dépréciation de l'ensemble.

Au-delà des phénomènes stricts de perception de la ligne, il faut rappeler que tous les répondants souhaitent idéalement que la ligne disparaisse ou qu'elle demeure discrète.

R Je vous demandais si c'était le même quartier parce que je ne voyais aucun fil électrique puis je me suis dit ils ont commencé à enfouir. Il doit y avoir moyen, c'est sûr qu'il y a un aménagement, de pouvoir les intégrer davantage pour pas qu'ils sautent aux yeux (R06 - 512:515).

I Puis tantôt, aussi tu disais que le fait si on pouvait faire sous-terrain, ce serait encore mieux. R Ce serait mieux. Passer ça sous la terre, c'est en venir à, mais là, je ne sais pas si, au point de vue monétaire, c'est pas mal plus dispendieux que de passer ça (R10 - 1697:1702).

Une ligne de transport d'énergie n'est pas un ouvrage d'art encore moins une œuvre d'art et s'exprime dans la dépréciation paysagère une volonté implicite d'éviter sa présence. La solution de l'enfouissement demeure la meilleure des solutions pour la majorité des répondants. Des questionnements récurrents à ce sujet sont évoqués et bien qu'ils en comprennent les justifications techniques, économiques et écologiques qui compromettent son application systématique, cette stratégie demeure celle qui leur apparaît la plus adéquate en toute circonstance.

En constatant toutefois que l'enfouissement est actuellement une stratégie marginale dans le transport d'énergie, les personnes insistent généralement pour que la présence de la ligne soit la plus subtile possible dans l'environnement. Selon eux, il faudrait favoriser toutes les stratégies qui réduisent l'attention portée à l'endroit des lignes. Ce type de raisonnement s'appuie néanmoins sur un désir social important : **une disparition souhaitée de la ligne.**

Sans y parvenir totalement, certaines stratégies d'aménagement sont sollicitées par les répondants. À plusieurs reprises dans l'enquête, il est suggéré d'accompagner une ligne de transport de plantation de végétaux. La nature étant un vecteur de l'appréciation du paysage, la présence d'éléments naturels demeure dans ce sens toujours valorisée. La plantation d'arbres et d'arbustes dans un effort d'aménagement d'une emprise ou à proximité d'une ligne, contribue à atténuer la perception négative de la ligne. Elle souligne d'ailleurs un certain effort d'intégration de la ligne dans son contexte.

Néanmoins, l'appréciation se formant en grande partie par la qualité accordée aux éléments de l'ensemble, c'est la seule présence d'arbres ou d'arbustes qui vient ici la supporter. Ainsi, les composantes naturelles semblent détourner l'attention de la ligne. S'il est difficile de camoufler totalement une ligne de transport d'énergie par des éléments naturels, leur présence la rend moins prégnante dans l'ensemble donc moins apparente. Dans ce sens, la présence de végétaux augmente la discrétion de l'équipement par rapport au contexte car elle permet surtout d'en détourner l'attention. Plus rarement les végétaux arrivent à faire disparaître les lignes. En somme, **la végétation et l'aménagement des emprises constitue une stratégie de détournement attentionnel** et moins de diminution de sa visibilité.

R Mais probablement, il y a une question que le parc est mieux aménagé là, ça il faut le souligner là aussi là, comparativement à l'autre parc tel qu'on l'a vu là. Donc ici, il y a un effort d'aménagement qui fait en sorte que, de rendre, tu sais bon, à la place d'une clôture autour du pylône, bien je dirais déjà c'est, on a mis de la végétation sous le pylône qui fait en sorte que je prends la photo 42, qui fait en sorte de, un peu minimiser d'essayer de voiler les bases du pylône. C'est sûr que la photo 41, ils sont assez présents. Ils ont une forme triangulaire. Un peu plus élancés là que les pylônes en treillis, de forme en X qu'on a vu donc. Ils prennent un peu plus d'espace, mais on a quand même ici un effort d'aménagement (R01 - 1146:1167).

La relativisation de la dépréciation paysagère trouve également écho dans la présence abondante des équipements à l'échelle du territoire national. Dans l'appréciation générale des lignes de transport, les participants soulèvent un enjeu de territoire important : le nombre de lignes au Québec. Selon eux, il y en a beaucoup à la fois, beaucoup dans l'ensemble du territoire québécois, beaucoup d'occasion d'en voir. On sent à plusieurs reprises la présence d'un seuil d'acceptabilité au plan strictement quantitatif, au-delà duquel on estime qu'il y a trop de lignes. Ainsi, **une surenchère fragile** opère dans la dépréciation paysagère par **un sentiment du *beaucoup* à l'échelle nationale**.

I En général, est-ce qu'il y a autre chose qui vous dérange quand vous voyez les lignes de transport à haute tension? R Oui. Quand je vois une montagne là puis qu'on a fait un beau chemin à travers qu'on a coupé puis que c'est la ligne de transmission qui passe là. I Oui,oui. R Ça, ça me fait quelque chose. Je sais bien que c'est nécessaire là mais je trouve qu'il y en a beaucoup beaucoup. Il y en a beaucoup. I Ils en font... R Partout où l'on va maintenant, presque tous les champs ou les montagnes sont coupés par des lignes comme ça là. I Ok. R C'est beaucoup (R04 - 401:419).

Selon les répondants, le nombre de lignes dans le territoire ou sur une même emprise rend plus visible l'équipement et attire davantage l'attention. Quand des photographies montrant plusieurs lignes sont présentées aux répondants, la majorité d'entre eux remettent en question la présence de plusieurs lignes sur une même emprise : ils se demandent pourquoi on ne peut pas combiner le tout en une seule ligne ? Autre aspect intéressant, les répondants ont parfois l'impression qu'il y a plus de lignes sur une emprise que celles dénombrées dans la réalité. Cette perception fausse le rapport à la réalité et active plutôt un sentiment de forte présence des équipements dans le territoire c'est-à-dire qu'il y a une forme de **surévaluation du nombre de lignes**. Ce phénomène se caractérise par une accentuation de la dépréciation des lignes à l'échelle nationale.

R Oui, c'est ça. Mais tu vois, juste pour te dire comment ils prennent de l'importance. Tu vois, tu en as 2-3, mais automatiquement, j'ai comme l'image dans ma tête qu'ils sont 4 ou 5 de front, mais des fois, ils sont probablement juste 2, mais par l'imposante, parce que les pylônes sont imposants, j'ai l'impression qu'ils sont 3-4 de front (R01 - 755:759).

De la même manière, l'abondante présence de câbles à l'échelle du territoire est tout aussi dérangeante que celle des lignes de transport d'où émane le sentiment d'**un territoire câblé**. Les câbles provoquent un effet plutôt désordonné à l'environnement : une surcharge visuelle importante par leur abondance et leur enchevêtrement. Cependant, ils ne se limitent pas aux équipements de transport. En général, les câbles dérangent. L'environnement quotidien est encombré de câbles qui

pendent : distribution électrique, téléphonie, cordes à linge, transport électrique. Et à ce titre, aucune distinction n'est faite : un câble est un câble peu importe la tension électrique qu'il transporte ou peu importe la fonction qu'il remplit.

R Non, il faut essayer de trouver une façon pour que ce soit moins accrochant, que ça accroche le moins l'œil à mon avis, parce que ça peut pas être très esthétique à moins de trouver une façon de faire fondre ça dans l'environnement, en fait peut-être par l'enfouissement souterrain. Je vois pas d'autres solutions, je ne sais pas si ça se fait. Je sais qu'en France, il me semble, j'ai une amie qui est française et ça a été un choc pour elle, de voir qu'à Montréal, il y a des fils qui passent partout puis il n'y a pas ça à Paris, tu ne vois pas ça, c'est vraiment tout enfoui puis elle, elle en revient pas tu sais on les cordes à linge dans les cours puis les fils électriques sur les toit des maisons... (R06 - 324:333).

À cet égard, il existe une réelle confusion fonctionnelle entre les équipements de distribution et les équipements de transport. Il est nécessaire de préciser constamment l'objet de la recherche, soit les équipements de transport et non pas ceux de distribution. En conséquence, cette confusion induite par **une indifférenciation fonctionnelle des équipements électriques** laisse croire que l'appréciation du transport d'électricité n'est pas autonome et qu'elle dépend aussi de l'appréciation de la distribution électrique : les fameux poteaux de bois.

Les équipements de distribution sont tout aussi décriés que les équipements de transport sinon davantage. Lors des commentaires sur les situations représentées en photographie, les répondants remarquent rapidement les équipements de distribution. Ce sont de vieux poteaux de bois « tout croches ». On y accroche un amas de câbles désordonnés. Ce sentiment de désordre et de désuétude marque d'abord l'appréciation des équipements de distribution et se jumelle à celui que provoque la ligne de transport.

R Dans l'ensemble là, je trouve le pylône ancien modèle, très laid. Mais si j'y allais par ordre là, des poteaux de téléphones qui sont dans la rue, qui sont tout croches là, brisent plus ma vue qu'une belle installation comme ça (R11 - 1074:1154).

Dans ce sens, la question de l'enfouissement semble renvoyer également à la présence des nombreux câbles dans l'environnement dont participent les différents équipements de distribution électriques. Les personnes ne procédant pas à une différenciation fonctionnelle des équipements électriques, ces derniers sont considérés comme partie prenante d'un ensemble qu'est le monde de

l'électricité et plus globalement des installations câblées. Ce phénomène perceptif participe à questionner la pertinence de la segmentation fonctionnelle des équipements et plus largement, à discuter des pratiques d'enfouissement des équipements électriques. Les personnes peuvent comprendre qu'il n'est pas toujours possible d'enfourer les lignes aux tensions très élevées mais il est plus difficile de solliciter leur indulgence à l'égard des tensions inférieures qui sont facilitées sur le plan technique et économique.

Considérant ces indistinctions perceptives entre les différents réseaux, les lignes de distribution électrique interviennent donc indirectement dans la problématique de l'enfouissement des lignes à haute tension en interrogeant la logique d'implantation des équipements électriques de manière globale. En somme, si l'enfouissement n'est pas possible avec les équipements de transport d'énergie, le faire avec les équipements de distribution équivaut à rendre l'environnement plus agréable et profite par ailleurs à une meilleure appréciation des lignes de transport d'énergie qui ne serait plus jumelée à celles des lignes de distribution. **L'enfouissement compensatoire des lignes de distribution** participe donc à l'appréciation des lignes de transport d'énergie.

6.2.3 Un équipement électrique

Une ligne de transport d'énergie et en particulier les pylônes qui la composent réfèrent d'emblée à l'univers de l'électricité de façon générale. La difficulté, pour les personnes, à distinguer le réseau de distribution et de transport d'énergie le démontre assez clairement. Les équipements de transport d'énergie renvoient au service rendu par l'électricité pour la société contemporaine. Dans l'ensemble des entretiens, l'importance de l'électricité dans la vie quotidienne est reconnue en tant que service essentiel.

L'électricité est un service collectif précieux et à cet égard, l'utilité publique a préséance sur ses propres intérêts: « faut pas juste penser à nous autres » dit un répondant. Le service d'électricité est à ce point essentiel que les répondants n'hésitent pas à faire valoir ce besoin fondamental. L'équipement de transport d'énergie est donc considéré comme une **nuisance acceptable** dans la mesure où il répond au **principe de l'utilité publique**. En outre, certains associent même le

transport d'électricité à la ressource hydroélectrique et au potentiel d'exportation de l'électricité du Québec qui constitue pour eux une source de richesse collective.

Ainsi, une ligne de transport, bien qu'elle soit considérée comme une nuisance sur le plan du paysage, demeure relativement bien acceptée lorsque sa nécessité est démontrée. Pour plusieurs répondants, il est donc très important que **la nécessité du projet** puisse être établie. Il faut absolument pouvoir connaître les raisons du projet pour déterminer sa pertinence.

R Écoutez, moi je vais faire une différence. Il y a des choses que j'accepte d'emblée même si ce n'est pas nécessairement un élément de la nature qui est très beau dans le décor. Comme ces tours de micro-ondes avec les tambours là bon etc. Mais ça répond quand même à une utilité comme les tours de l'Hydro-Québec, à une utilité. À condition que cette utilité ne soit pas par exemple une tour de l'Hydro-Québec... On construit une ligne de transport de l'Hydro-Québec pour vendre de l'électricité à nos voisins qui vont développer leur économie chez eux. Ça j'avoue que ... Il y a quelque chose qui me dérange et même qui me dérange beaucoup. Mais qu'on construise des tours de transport d'électricité pour répondre aux besoins de la population d'ici, ça ne me...Ce n'est pas nécessairement beau dans le décor, c'est sûr, mais j'avoue que ça ne me dérange pas outre mesure (R07 - 88:105).

Par contre, la nécessité du projet est difficile à faire valoir dans le contexte actuel où le service électrique est abordable et accessible à tous. Dans ce sens, la justification des projets devient forcément politique aux yeux des personnes et ils ne comprennent pas toujours les implications directes en regard de leur besoin individuel d'électricité. De même, les préoccupations citoyennes sont légitimes dans la mesure où elles transforment de façon permanente leur cadre de vie et leur qualité de vie.

Néanmoins, certaines personnes soulèvent avec inquiétude le pouvoir de force inéquitable qui s'établit entre eux et la société de production d'électricité. Ils considèrent que les revendications et les préoccupations des citoyens ne peuvent faire le poids et sont d'emblée sous-estimées dans les processus du projet. En conséquence, ils se sentent lésés face aux impératifs des projets et ont l'impression qu'ils ne peuvent rien y changer. Ce sentiment renvoie au même phénomène décrit dans les mémoires du BAPE : **le sentiment d'un pouvoir de force disproportionnée (David contre Goliath)**.

I Est-ce qu'une ligne ça peut passer n'importe où? n'importe comment? R Non, là on passe oh non je crois pas... N'importe où. n'importe comment. Non. On peut pas passer ça quand même quand des habitations sont déjà là ou quand, comme, je ne sais pas, sur des terres ou... il y en a quand même

là, on les voit. Mais je ne sais pas, parce que c'est inévitable. On a jamais eu le dernier mot là-dessus [rires] (R04 - 448:454).

Malgré tout, les répondants attachent de l'importance au service électrique même si les lignes de transport confrontent ce besoin essentiel à d'autres valeurs. Si paradoxale que cela puisse paraître en surface, l'effort consenti pour le besoin électrique est relativisé en fonction des désagréments qu'ils provoquent. En considérant une ligne en tant que nuisance acceptable, les répondants reconnaissent les désavantages et les avantages de la présence d'une ligne. Et la pondération de ces avantages et inconvénients n'est pas aussi stable qu'on pourrait le croire. En effet, il existe des éléments de la problématique paysagère qui constituent un risque réel de faire vaciller l'appréciation ou d'en révéler l'ambivalence. Un événement ou de l'information peut dans certaines circonstances suffire pour ébranler un parti pris. Cela peut même marquer l'imaginaire et connoter à jamais le registre de référence des personnes à l'égard des lignes. Ce phénomène ouvre alors la porte à **une possibilité de modification appréciative**. Les médias jouent d'ailleurs un rôle-clé dans la transformation possible de l'appréciation sociale des lignes de transport par la diffusion qu'ils font de l'information à ce sujet ou par la couverture d'un événement.

La crise du verglas constitue un événement marquant qui teinte toujours l'appréciation des lignes de transport d'énergie au Québec. Dans les entretiens, cet événement devient une référence incontournable. Les répondants gardent en souvenir les structures effondrées qui ont engendré un manque d'électricité pendant plusieurs jours. Si cet événement resitue l'importance considérable de l'électricité pour le bon fonctionnement de la société, il met à la fois en doute l'efficacité des ouvrages d'Hydro-Québec. En l'occurrence, les personnes interrogées ne peuvent effacer de leur mémoire l'image du pylône affaissé et des câbles au sol qui provoquent un doute sur la solidité des lignes et la fiabilité du réseau. Cet événement instaure chez les répondants une double lecture des installations d'Hydro-Québec et introduit une certaine ambivalence à leur égard. En quelque sorte, les personnes ne savent plus quoi en penser. Ainsi, **la crise du verglas** renvoie à **une ambivalence événementielle**.

R Évidemment, depuis la crise, depuis le verglas, oui, davantage... Par exemple, la ligne de transport qui traverse toute la Rive-Sud là, j'avais jamais porté attention à ça, pourtant, j'y vais souvent. Mais jusqu'à temps que ça, ça arrive que là on prene la 30 puis qu'on suive tout le long cette ligne là, ça,

ça l'a, ça ça m'avait, ça m'avait saisi un petit peu. Je me suis dis : mais mon dieu, y en a beaucoup, pourtant on regarde jamais, on porte jamais attention, on le prends pour acquis. Puis il y a aussi les vues aériennes évidemment, qu'ils nous ont montrées quand il y a eu le verglas, qui montaient vers la Baie-James, qui étaient en quelque part menacées par le verglas. Ça aussi à la télé, par exemple, les images. Disons que maintenant dans un paysage X en auto si je conduis pas, c'est quelque chose que je vais remarquer plus, je vais essayer de suivre là... (R12 - 542:553)

La sécurité et la santé sont aussi des éléments importants qui colorent l'expérience esthétique des lignes de transport d'énergie. Ils sont évoqués de différentes manières dans les entretiens, d'une façon indirecte, et soulèvent le fait que ce type d'équipement sous-entend des craintes plus qu'il ne les exacerbe. Le caractère latent des préoccupations au sujet des champs électromagnétiques est lié au fait que ces craintes ne s'expriment pas clairement dans les entretiens. Même si certains répondants ont déclaré spontanément leurs craintes à ce sujet, la majorité des participants à l'enquête n'en ont pas parlé sauf sous invitation de la chercheuse. En interpellant directement les répondants sur cette question, un sentiment de crainte apparaît. La fréquentation des emprises et la distance entre les humains et la ligne sont soulignées. À travers l'analyse des entretiens, des **craintes latentes sur la santé et la sécurité** émergent. Il y a donc tout lieu de croire que ces craintes peuvent être mises en avant-plan un jour ou l'autre. Il faut donc être conscient de ce qu'elles peuvent impliquer dans l'appréciation esthétique des équipements.

R C'est juste pour les gens qui ont des craintes et ils vont dire un parc près des pylônes c'est peut-être pas bon mais ici on a une garderie pas loin. I Oui, donc vous ça... R Pour moi ça ne me ferait pas peur. I Vous vous tenez quand même au courant puis... R Oui, oui, oui. C'est sur qu'il y a des gens qui nous disent qu'il y a tellement de choses qui perturbent l'environnement, dans tout ce que l'on absorbe aussi, ce que l'on mange, que l'on boit, que l'on utilise, dans tout ce qui est aujourd'hui autre chose que naturel qu'on devrait éviter de toujours en rajouter. Si on peut éviter d'aller vivre en dessous des pylônes, on devrait vivre mais moi je n'ai pas tout calculé ça là. Non, je me dis j'essaie d'avoir, disons de contrôler ma vie mais jusqu'à un certain point. Les pylônes font partie de cela (R04 - 760:776).

À cet égard, le sentiment d'insécurité au sujet des risques encourus lorsqu'il est présent chez quelqu'un, a des résonances dans l'appréciation des équipements. Ils provoquent parfois une impossibilité appréciative et en conséquence une indifférence à l'égard de n'importe quel design d'équipements quel qu'il soit. Le seul fait d'être considérés dangereux pour la santé ou pour la sécurité des humains peut constituer un motif indiscutable de rejet de la présence d'une ligne pour les personnes. En l'occurrence, un bel équipement n'est pas un motif suffisant pour dépasser ce

rejet. Les craintes rendent du coup l'équipement moins attrayant ; elles empêchent de le considérer sur un plan strictement formel.

Ce rapport à la santé et la sécurité opère donc une importante possibilité de modification appréciative qui détermine irrémédiablement sa portée : **de l'ambivalence à l'impossibilité appréciative** selon le cas et les personnes. Ce phénomène a suffisamment de poids pour lui accorder de l'importance dans le processus appréciatif. Ces valeurs discriminantes dans l'appréciation, sont pourtant évacuées du discours sur l'esthétique puisqu'elles n'en font pas traditionnellement partie, n'étant pas attachées à l'appréciation de la forme d'un équipement. Or, les personnes dont le doute au sujet des dangers potentiels des lignes de transport est suffisamment fort, les convaint de les éviter à tout prix et en toute circonstance. Elles profitent également à statuer de façon définitive l'inacceptabilité de la présence d'une ligne en regard de toutes formes d'activité humaine. Par exemple, un répondant considère inacceptable d'habiter à proximité d'une ligne à tel point qu'il suggère une intervention de l'État pour empêcher de telles situations. Il est difficile pour cette personne de se faire à l'idée que des gens puissent habiter si près de hautes tensions. Dans cette circonstance, la personne ne peut soustraire ces informations de l'acte appréciatif et elles en déterminent d'ailleurs fortement l'issue en déqualifiant la présence d'une ligne peu importe sa forme, sa matérialité et son aménagement.

En revanche, il a été constaté dans les entretiens que certains types d'équipements, en raison précisément de leur matérialité, donnent l'impression d'être moins dangereux que d'autres ou d'être plus sécuritaires. En réalité, il est vrai que certaines dispositions des câbles participent à diminuer les champs électromagnétiques et par conséquent, à réduire les risques pour la santé. Pour affecter l'appréciation, cette information qui contribuerait à rendre les personnes plus favorables au sujet de l'équipement, doit être connue des participants, ce qui n'est pas le cas.

Pour revenir au caractère latent des craintes, il s'exprime avec beaucoup d'ambiguïté dans les situations de riveraineté à une ligne de transport. Ainsi, la plupart des personnes rencontrées qui habitent près d'une ligne ont consulté des études sur le sujet. Ils sont toutefois perplexes sur les dangers des champs électromagnétiques préférant le doute à une prise de position marquée. La

plupart d'entre eux attendent des études plus fiables sur le sujet. Il y a d'ailleurs une forme d'adhérence généralisée au discours d'ambiguïté autour des études sur les champs électromagnétiques c'est-à-dire **une adhérence au discours du manque de preuves**. Ainsi, pour certaines personnes, l'absence de consensus profite à une forme de réconfort à l'égard de potentiels dangers plutôt qu'à des inquiétudes.

Ce qui fait que quand vous avez acheté, c'était déjà là d'une part? R On a pas pensé, c'était là. On a pas dit est-ce qu'on s'en vient ici, est-ce qu'on court un risque? On savait même pas, alors...Ça pas été un empêchement. I Ok. Est-ce que c'était quelque chose que vous aviez remarqué quand même quand vous avez acheté? R C'est-à-dire que, on l'a remarqué, mais ça a pas, on n'en a pas tenu compte dans le choix là, mais je sais qu'il y a des études qui ont été faites par Hydro, par d'autres personnes, puis il y a beaucoup de contradiction à savoir si c'était, si c'était dangereux ou pas dangereux là, il y a eu toutes sortes de documents qui ont paru un peu partout. Bon ça, on l'a lu ces affaires là bien sûr. Mais jamais personne nous est arrivé puis dire c'est mauvais et ça peut occasionner telles choses, parce que ça toujours été contradictoire souvent les documents qui ont paru en tout cas dans les journaux R05 – 325-332).

Dans le même esprit de réconfort, les questions de la santé et la sécurité des lignes lorsqu'on en prend conscience, sont en grande partie relativisées en fonction des différents dangers de la vie contemporaine (accidents de la route, liste infinie d'aliments cancérigènes, etc.). Dans le discours de plusieurs répondants existent également **une relativisation des dangers** des équipements en regard de la vie en général. Par contre, les craintes sont exacerbées quand il s'agit de la santé et de la sécurité des enfants. Tous les répondants deviennent plus soucieux des dangers d'une ligne de transport dans ces circonstances. Les champs électromagnétiques sont associés à une des causes possibles de la leucémie infantile. Les équipements d'une ligne de transport d'énergie peuvent également être préoccupants pour la sécurité directe des enfants, dans la mesure où il est possible, par exemple, de grimper dans une structure en treillis. Si bien que les répondants sont plus réticents à habiter près d'une ligne s'ils ont des enfants.

Au-delà des questions de santé et de sécurité, l'électricité renvoie également à une expertise que représente l'équipement lui-même. Ainsi une ligne de transport d'énergie est considérée comme **un ouvrage d'ingénieur** par la majorité des répondants. Tout en lui reconnaissant son manque d'effort de conception formelle et d'intégration au paysage, l'appréciation se module en grande partie en termes d'efficacité fonctionnelle. Les participants tentent de comprendre la manière de faire

techniciste des ingénieurs en soulevant des justifications techniques et économiques potentielles (fonctionnalité, résistance et solidité).

Ainsi, certains répondants cherchent dans la justification d'ordre technique, une justification esthétique. De plus, **l'autorité technique de l'ingénieur** est prégnante dans l'évaluation que les personnes se font des équipements : cela implique surtout qu'ils conçoivent aisément l'existence d'une raison suffisante voire dans certains cas **incontestable** pour expliquer la façon dont les lignes sont implantées dans le territoire. Une impasse opère alors dans l'appréciation esthétique car il devient difficile de suggérer des alternatives pour les répondants.

R Je pense que quand tu utilises des pylônes plus volumineux en treillis, j'imagine que pour eux ça semble, parce que quand on voit l'extérieur de Montréal c'est tous ces pylônes-là qui sont utilisés à travers les forêts. Pour eux-autres, il semblerait que ces pylônes-là sont plus sécuritaires. Je ne sais pas. Peut-être que ce l'est aussi. Par rapport aux pylônes plus petits, aux colonnes finalement. Moi j'ai l'impression c'est l'Hydro suivant leur utilité qu'ils en font eux qui décident, mais pourquoi un comme ça puis un autre différent un à côté de l'autre comme tantôt. Aucune idée, parce que tu te dis c'est dans la même... (R05 - 917:925).

Un dernier point au sujet de l'équipement concerne le désir de changements des manières de concevoir les équipements. Certains participants à l'enquête envisagent d'autres solutions pour l'avenir et souhaitent que divers professionnels s'intéressent à la question des lignes de transport. Ces répondants ont plutôt l'impression qu'il est possible de faire autrement et que les équipements d'aujourd'hui sont plutôt désuets. Ils conçoivent cette opportunité parce qu'ils en reconnaissent la possibilité en s'appuyant sur leurs expériences de voyage. Ainsi, certains remarquent que c'est très différent ailleurs dans le monde car les équipements y sont beaucoup moins présents. Pour eux, les équipements renvoient à **une conception désuète dans un univers de possibilités sous-estimées**.

6.2.4 Une expérience de proximité

Les perceptions des lignes et leur proximité humaine laisse entrevoir différentes modalités expérientielles. Il y a d'abord celle de la fréquentation de l'emprise pour toutes sortes d'activités, lesquelles ont d'ailleurs été abordées dans la catégorie de l'appréciation contextuelle. Au-delà des activités associées aux expériences des lignes, l'expérience de proximité des lignes informe

davantage sur la relation à l'équipement que la fréquentation d'une emprise puisqu'elle sollicite également celle de l'habitation riveraine des lignes. Il est d'ailleurs utile de rappeler que dans la présente enquête, cinq répondants sur douze habitent déjà près d'une ligne existante. Leur terrain est juxtaposé à l'emprise d'Hydro-Québec. Deux répondants habitent en milieu urbain près d'une ligne tubulaire (315 kV à proximité du poste Charland à Montréal) et les trois autres habitent en zone périurbaine près d'une ligne à treillis (230 kV à proximité du poste Lévis).

Parmi les diverses expériences d'une ligne, il y en a qui sont moins associées au sens de la vue et plus liées aux ressentis physiques tels que le bruit et les sensations de picotement. Cette **expérience sensorielle** est particulièrement vécue lors de la présence physique de la personne dans l'emprise ou à proximité d'une ligne c'est-à-dire en situation de fréquentation de l'emprise. En passant sous une ligne, certains répondants disent ressentir à certaines occasions un effet physique qui se compare à des picotements. Dans certains cas, ce sont des bourdonnements constants que l'on entend, un bruit tel celui d'insecte émanant des conducteurs.

La sensation de picotement et le bruit donnent l'impression d'être « connecté » aux fils, avec l'électricité. Le picotement est ressenti directement sous la ligne alors que le bruit est projeté beaucoup plus loin de sa source. Il demeure toujours possible de s'éloigner de la source pour faire disparaître le désagrément physique associé au passage dans l'emprise. Quant au bruit, l'effet désagréable est plus sournois car il est plus difficile de s'y soustraire. À cet égard, la constance du bruit devient très désagréable pour ceux et celles qui habitent près d'une ligne. Chez les répondants, la plupart des effets physiques (picotement et bruit) sont associés à la présence d'humidité dans l'air et procure **un sentiment d'être connecté à l'électricité**.

Puis la seule petite chose qui me dérange, c'est quand je marche l'hiver, quand il y a une petite neige, il y a une vibration qui se fait, bzzzzz. Toujours, toujours. Ça, ça me dérange un peu, parce que ça me fait peur. Je crois que je suis connecté avec les fils tu sais? Puis je pense que ça pourrait. Je ne le crois pas, mais des fois je dis « Un moment donné là, peut-être que c'est l'électricité que ça va transporter dans moi si je l'entends ». C'est vrai qu'on entend ça tu sais quand il y a une petite neige mouilleuse là, puis tu marches puis c'est plaisant. Même en motoneige, tu l'entends, ça fait bzzzzz. Certain. C'est surtout quand c'est humide. Quand c'est froid, tu entends jamais rien. Bien, quand c'est froid, il neige pas, tu comprends (R11 – 271-280) ?

Ces effets ne suscitent pas de craintes démesurées dans la mesure où il est possible de s'écarter de l'emprise. Par contre, ils provoquent des questionnements et sont immédiatement associés au risque potentiel des champs électromagnétiques pour la santé. En outre, ces situations ont pour effet de contribuer à **une exarcebation relative des craintes pour la santé**. On l'a vu précédemment, les questions de santé s'expriment de façon subtile dans les entretiens mais elles interviennent plus particulièrement dans les cas d'expérience de proximité. La proximité humaine à la ligne soulève toute la problématique de l'exposition aux champs électromagnétiques et exacerbe en quelque sorte les risques perçus pour la santé. Ainsi, les craintes pour la santé sont associées à la fréquence et la durée de la fréquentation d'une emprise. En outre, le fait de ressentir des effets physiques ou d'entendre les bruits émanant des conducteurs activent un sentiment de craintes à l'égard des lignes. Cette expérience dérangeante est vite associée aux effets potentiellement néfastes de l'électricité sur la santé humaine. Face à ces effets ressentis, le bruit et les picotements, les répondants ont tendance à vouloir s'éloigner rapidement des équipements.

En situation de riveraineté, l'expérience de proximité interpelle bien évidemment les mêmes phénomènes associés aux expériences sensorielles décrites plus haut mais s'en distingue par le choix d'habiter près d'une ligne ou non. Il est donc nécessaire de considérer trois types de riveraineté : celle volontaire où les répondants ont choisi de vivre à proximité d'une ligne, celle projetée où les répondants doivent discuter de cette opportunité sans la vivre et celle forcée où les résidents doivent s'adapter en raison de l'arrivée d'une ligne dans leur voisinage. Ainsi, dans l'enquête, la riveraineté de l'habitation d'une ligne de transport a fait l'objet d'une section particulière et elle interpelle différemment les répondants selon leur situation actuelle d'habitation. Il existe une différenciation importante quant à l'expérience, entre ceux et celles qui la projettent parce qu'ils ne la vivent pas directement et ceux et celles qui habitent près d'une ligne. Néanmoins, ces deux points de vue (**la riveraineté volontaire ou projetée**) convergent vers **une modulation appréciative autour du choix de l'habitation**. Des différences sont plus prononcées lorsque la ligne est imposée *après coup*, en situation de riveraineté forcée. Pour cette raison, ce phénomène est traité de manière différenciée plus loin dans ce chapitre.

En situation de riveraineté volontaire ou projetée, l'importance de l'habitation et de sa localisation en regard de la ligne est importante. Ceux qui n'habitent pas près d'une ligne choisiront idéalement une résidence où ils ne peuvent voir de lignes à proximité. Il s'agit d'un facteur important dans la prise de décision à l'égard de l'achat d'une propriété. Néanmoins, la visibilité d'une ligne ne détermine pas à ce point la décision qui se module également à l'égard du type de d'équipement, du type de résidence, du type de milieu et de la vigueur ou non du marché immobilier. Et ces compromis sont modulés différemment s'il s'agit de vivre **à la ville ou à la campagne** parce que ce choix répond **à des objectifs de vie distincts**.

À la ville, les personnes semblent plus ouvertes à habiter près d'une ligne, une conséquence de la présence de nombreuses infrastructures urbaines existantes, du taux d'occupation du sol et du marché immobilier en hausse. À la campagne, c'est autre chose. On recherche davantage de tranquillité et le choix de l'habitation est fait à partir de valeurs associées à la nature, comme il a été souligné précédemment dans l'analyse. La présence d'une ligne de transport d'énergie peut être envisagée selon qu'elle est située à la ville ou la campagne. Ainsi, habiter à la ville ou à la campagne, diffère et est régi par des objectifs de vie spécifiques. Pour les répondants qui habitent déjà près d'une ligne, le choix de leur habitation est justifié par l'intérêt du quartier, la qualité du logement et l'espace de prolongement de la cour. La possibilité d'utiliser l'emprise à des fins récréatives personnelles ou collectives est pour eux un grand avantage. Trois répondants ont consciemment choisi leur lieu d'habitation à cause de la présence de la ligne et de l'emprise *appropriable*. En échange du droit de passage aérien, le droit de passage terrien leur apparaît avantageux : prolongement physique ou symbolique du terrain largement utilisé pour des plantations et du jardinage. L'emprise procure plus d'intimité, il n'y a pas de maisons très proches du terrain. Sans aucun doute, la riveraineté offre l'opportunité d'une **bonification spatiale de l'emprise** en raison de sa contiguïté au terrain résidentiel.

Sur le plan visuel, l'emprise donne une vue sous les câbles offrant une ouverture du champ visuel apprécié. La présence des pylônes est généralement perçue comme secondaire : on trouve différentes astuces pour limiter leur visibilité. On plantera par exemple des arbres à différents endroits du terrain pour cacher la vue sur le pylône. En somme, les pylônes et les câbles ne sont pas

tellement considérés comme dérangeants car les répondants ne leur portent pas tellement attention. Concernant les câbles, le simple fait d'être situé en hauteur les soustrait en grande partie du regard car il a été souligné dans les entretiens qu'il n'est pas fréquent de regarder en l'air dans des circonstances de quotidienneté.

Par contre, les perceptions à l'égard de la proximité sont différentes si la ligne est préexistante à l'achat. Dans le cas d'une riveraineté forcée, la justification de l'utilité publique doit être largement prouvée par les projecteurs pour devenir un projet acceptable. Le type d'équipement et la tension sont des éléments très importants qui viennent influencer la possibilité d'habiter à proximité d'une ligne. Dans les cas où l'absence des lignes de transport a présidé dans les choix d'achat, il y a de fortes chances que la riveraineté forcée ne soit pas acceptable et ce, à n'importe quel compromis. De même, les questions de santé peuvent aussi jouer un rôle important et ne peuvent raisonnablement se rationaliser. En somme, la **riveraineté forcée** dépend du rapport entretenu entre **l'utilité publique** et **l'atteinte à sa qualité de vie et son cadre de vie**.

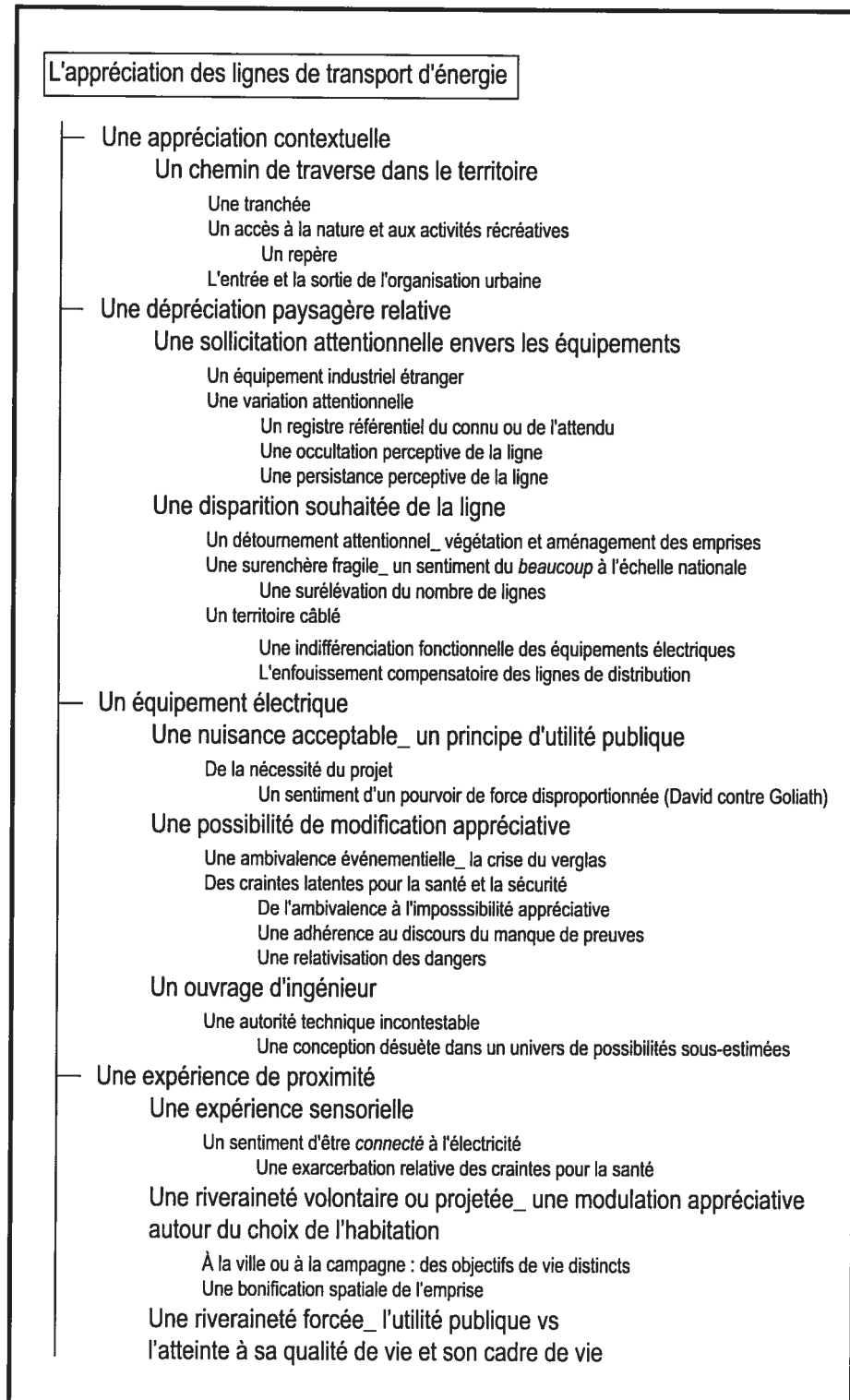


Figure 25_ Synthèse de l'appréciation des lignes de transport d'énergie.

6.3 L'appréciation du pylône

Dans l'entretien, des questionnements quant aux représentations liées à l'image mentale du pylône ont été abordés et s'expriment par le désir de comprendre comment les personnes imaginent un pylône et comment ils se le représentent *dans leur tête*. En l'occurrence, il s'agit d'essayer de saisir comment s'articulent l'utilisation du terme pylône et ses référents formels et symboliques dans le langage courant. Les répondants ont d'abord été amenés à décrire un pylône sans appui photographique, à se souvenir d'expériences personnelles de lignes à haute tension et à décrire ces expériences. Pour compléter cette représentation idéale du pylône, sa correspondance à la réalité a été confirmée avec les photos présentées en deuxième partie de l'enquête⁵¹. De même, l'ouverture de l'entretien sur différents aspects de la problématique, a permis de faire émerger une pluralité de sens autour de la notion de pylône, équipement dominant d'une ligne de transport d'énergie.

6.3.1 Des structures en interaction permanente avec le territoire

L'idée du pylône n'est pas étrangère à sa nature géographique et paysagère. On conçoit aisément qu'un pylône ne soit jamais seul, il est lui-même implanté en série et fait partie du territoire. Il représente à lui seul l'idée même de la ligne de transport d'énergie. L'idée du pylône se conçoit en termes de présence nombreuse dans le territoire.

⁵¹ Il s'agit de distinguer l'idée du pylône qui est basée sur les souvenirs et l'imaginaire et la représentation réelle de ce dernier.

Oui, habituellement la plupart des pylône qu'on retrouve c'est des infrastructures en métal grises à 4 pattes, qui sont implantés, là, qui sont quasi en demeure là, c'est ce qu'on retrouve un peu partout là dans le paysage québécois (R08- 193:217).

D'ailleurs, il devient parfois difficile de commenter l'aspect d'un pylône sans qu'il soit situé ou mis en contexte. Sa nature territoriale ne peut le soustraire à sa mise en relation continue avec le territoire. Certains répondants affirment avoir de la difficulté à discuter à propos d'un équipement sans le voir dans un lieu réel. Il arrive même qu'un type d'équipement réfère à un milieu en particulier. Par exemple, le pylône blanc tubulaire avec ces latérales en hauteur pour tenir les fils est associé à la traversée du fleuve alors que les structures en treillis font plutôt référence à leur implantation en montagne. Pour ceux et celles qui habitent près d'une ligne, le pylône idéal renvoie spontanément à celui qui se situe dans leur environnement quotidien. En effet, ceux qui habitent près d'une ligne avec des pylônes tubulaires citent d'emblée ceux-ci ; ceux qui habitent près de pylônes en treillis parlent de ceux-là.

Bien c'est lui là, c'est celui là parce que on l'a ... sous le nez tous les jours. (R04 - (289:296))

En somme, la nature du pylône renvoie à **une appréciation contextuelle nécessaire**. Dans son rapport aux éléments du territoire, un pylône est une structure d'acier de très grande dimension qui se démarque par son imposante taille. Il s'agit **d'une structure de métal imposante et démesurée** qui rend difficile la saisie de son rapport d'échelle.

Bien, c'est gros. Bien j'imagine, il faut que ce soit assez gros pour que ce soit assez solide pour tenir tous ces gros fils-là (R10 - 245:293).

C'est un gros gros poteau à 4 supports. C'est vide en dessous. On peut même passer librement tout le temps. C'est gros gros gros. C'est des grosses grosses structures qui m'impressionnent quand je les regarde d'en haut là, je vois ça puis je dis « kâline, c'est immense ça » (R11 - 282:296).

Bien, tu vois comment ils sont faits, un cône jusque dans le milieu puis après ça ça s'évase comme ça. Ça leur donne un, c'est mal foutu, c'est vraiment, ça leur donne en plus, ils ont vraiment l'air des éléphants. C'est vraiment, tu as ça, puis tu as ça en plus qui étend vers le haut. C'est vraiment fait d'une manière là très imposante (R01- 715:726).

La description d'un pylône implique une division en son centre, entre sa base et sa tête. De par sa monumentalité, une lecture verticale de l'équipement s'oriente plus souvent qu'autrement par

une distinction nette entre le haut et le bas. Il est intéressant de noter que la division de la verticalité de l'équipement renvoie directement à la dichotomie terre / ciel ; la base étant associée au sol et à son couvert végétal et la tête s'articule sur fond de ciel.

En situation de proximité, la base est plus visible et présente que la tête, conséquence de notre champ limité de vision. Lorsqu'on regarde, nous rappelle-t-on dans les entretiens, on ne lève pas toujours les yeux. En éloignement, la tête devient plus importante, la base pouvant être camouflée par divers éléments végétaux ou bâtis.

La tête du pylône est déterminée par le support des câbles en raison des latérales ou des bras qui provoquent une certaine amplitude horizontale de la forme. L'amplitude de la tête occupe un espace qui concurrence avec le ciel mais également avec le territoire en arrière-fond. Par conséquent, un pylône, par sa démesure, est un équipement **entre ciel et terre**.

La distinction entre le haut et la base de la structure s'articule également **en analogie au corps humain**. Le pylône possède donc des bras, des pattes. L'analogie est poussée plus loin lorsqu'on décrit l'équipement comme étant un petit bonhomme en jupe ou encore, un homme les bras ouverts avec les câbles accrochés au bout des doigts. Par ailleurs, la relation au corps est également démontrée par des gestes ou en prenant des positions corporelles venant appuyer l'illustration. Par exemple, certains répondants se placent en X pour décrire le pylône à treillis classique. Il n'est donc pas surprenant que les termes les plus souvent utilisés pour décrire l'équipement réfèrent à des analogies anthropomorphiques.

R On pourrait peut-être dire, bon bien c'est, c'est, c'est un homme avec les bras ouverts... Au bout des doigts sont accrochées des lignes, des fils comme au centre. Alors c'est un ça moi mais très ajouré, règle générale, parce que c'est une structure d'acier. Bon. C'est, c'est ça [rires] (R07-215:246).

R Un petit bonhomme en jupe [rires] Un petit bonhomme en jupe [rires], en métal, couleur argent, puis sont toujours en groupe [rires] (R03 - 341:352).

Outre l'analogie corporelle, on utilise aussi la référence à **l'architecture**. Un pylône est alors comparé à une tour, un poteau, une colonne ou une structure. La forme de l'équipement est aussi décrite par des lettres de l'alphabet : en X, en Y, en V, en i.

Le pylône en tant que structure renvoie particulièrement aux jeux de construction comme ceux de l'enfance notamment aux jeux de mécano. **L'imaginaire associé aux souvenirs de l'enfance** alimente la perception à l'égard de l'équipement. Pour certains répondants, le questionnement sur la nature de l'objet qu'ils suscitent chez leurs propres enfants ou lorsqu'ils étaient eux-mêmes enfant, les amènent à une compréhension primaire de l'objet : sa nature, son fonctionnement et son utilité. Les personnes réfèrent alors un univers imaginaire éclaté qui renvoie à des évocations plus poétiques. Certains répondants ont d'ailleurs fondé leurs commentaires sur les représentations des équipements développées durant l'enfance.

R Ça ressemble à un pylône? Ben, je veux dire c'est un pylône, tu sais, je veux dire c'est un genre de gros mécano là, comme on en faisait quand on était plus jeune, je veux dire, c'est pas, ça a pas des caractéristiques spécifiques (R08 - 193:217).

R Bien en fait, eux ils avaient, ça avait jamais été expliqué comment ça, comment tu sais... le téléphone oui, l'électricité, la seule image qu'ils avaient c'était la centrale de la Baie-James. Les lignes de transport en tant que tel ... ils savaient pas ça, y savaient pas à quoi ça servait, pourquoi il y en avait un là, y'en avait pas là, y'en avait un de l'autre côté de l'eau, pourquoi ? Alors on leur a fait un petit peu un condensé de ça mais c'est sûr qui si... Si on avait été que des adultes, sans enfants là, on se seraient pas posé la question. Il faut, y faut trouver la réponse pour leur donner puis donner la bonne. Donc il faut se questionner nous autres mêmes, si on l'a pas, on s'informe. Mais c'est évident que c'est pas quelque chose qui est, il y aura pas d'interprétation de ça, un centre d'interprétation du transport électrique un jour... En tout cas, moi, je n'en ai pas vu ici... y'en parlaient peut-être à l'IREQ, à l'Institut de Recherche, apparemment, on peut faire des tournées avec des jeunes à l'école pour leur montrer comment c'est produit l'électricité ou comment ça circule (R12 - 745:759).

Mais en même temps, un pylône est une construction technique qui semble avoir été créée uniquement de manière fonctionnelle et utilitaire. En tant qu'ouvrage technique, un pylône tout comme la ligne dans son ensemble, réfère au travail d'ingénierie. L'aspect utilitaire est régulièrement évoqué et renvoie à l'expertise de l'ingénieur qui est rarement contestée. C'est **un équipement technique à l'artificialité prononcée** qui sert à transporter l'électricité. Il est d'abord et avant tout utile. Dans ce sens, l'utilité de l'équipement semble primer sur l'apparence. Un pylône est **une référence à l'électricité et son service rendu** qui permet de profiter pleinement de la vie d'aujourd'hui.

Ayant décrit l'univers général du pylône en soi et afin de mieux saisir l'articulation appréciative propre à la forme et la matérialité des différents types de pylônes existants, il convient

maintenant de présenter l'univers appréciatif propre à chacune des deux principales catégories de pylône : les pylônes à treillis et les pylônes tubulaires.

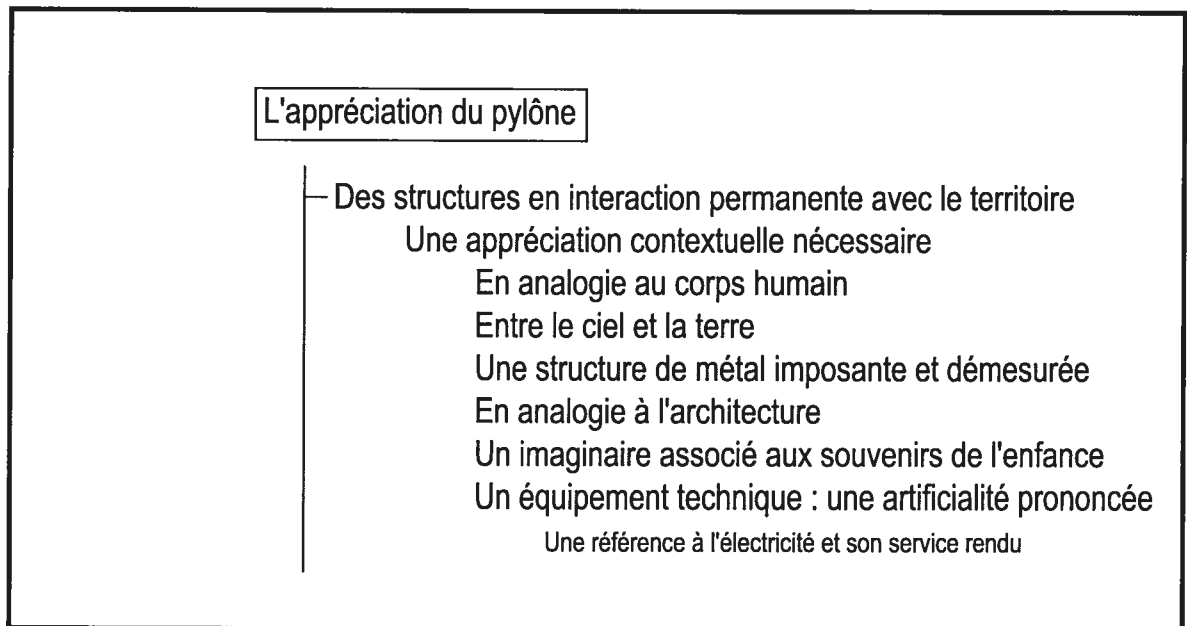


Figure 26_ Synthèse de l'appréciation du pylône.

6.3.2 Les pylônes à treillis : les anciens modèles

Il existe plusieurs modèles de pylônes à treillis. Au Québec, les plus familiers sont les pylônes standards à nappes horizontales et les pylônes classiques à deux termes à armement en double drapeau. D'autres familles de pylônes à treillis sont aussi exploitées de manière restreinte dans le territoire québécois : le pylône à treillis en V à haubans, le pylône en portique et le pylône à chaînettes⁵². L'analyse s'est portée sur les pylônes à treillis à nappe et classique ainsi que sur la proposition de Norman Fosters, architecte de renom, présentée lors du concours de ENEL en Italie.

⁵² Pour connaître les types d'équipements utilisés au Québec, il est utile de référer au *Répertoire des supports normalisés de lignes à haute tension* (Hydro-Québec, 1993). Les pylônes en treillis en V sont peu exploités en raison de la présence des haubans qui provoquent un encombrement plus important au sol nuisant à l'entretien des emprises et à son exploitation agricole. Les pylônes portiques en treillis ont été implantés récemment sur une ligne à 735 kV lors de la construction de la ligne Hertel-St-Césaire. Ils sont parfois présents dans les installations de postes de transformation. La présence des pylônes à treillis à chaînettes est réservée au territoire du Nord en raison également de la présence de haubans. De plus, il existe une variété formelle de pylônes en treillis, généralement une déclinaison des pylônes d'alignement en raison de fonctions spécifiques dans une ligne : les pylônes d'angle, les pylônes d'arrêt, les pylônes de traversée et les pylônes anti-cascades qui se distinguent des pylônes d'alignement. Des différences formelles s'observent également selon les tensions.

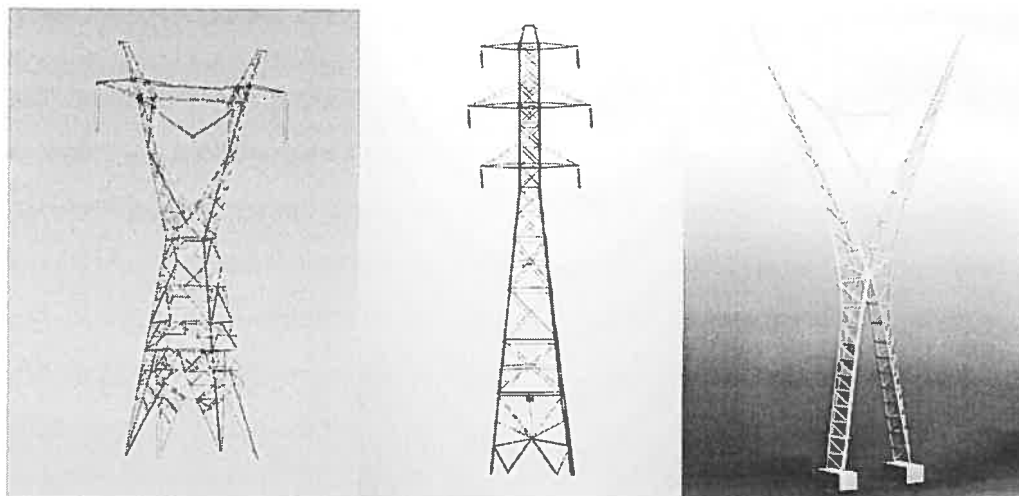


Figure 27_ Pylônes à treillis : à nappe, à deux ternes à armement en double drapeau et pylône ENEL de Fosters.

6.3.2.1 Le pylône à nappe en treillis: un univers industriel familier

Le pylône à treillis à nappe demeure un équipement que l'on juge d'abord imposant et volumineux, disgracieux et inélégant, mais aussi agressant et moins rassurant. Il est implicitement et explicitement associé à un univers industriel, au métallique, à la notion d'utilité plus que de beauté. C'est un géant de métal, un bonhomme d'acier, un éléphant, une colonne évasée, une tour métallique, un gros mécano ; le pylône treillis suscite autant de qualificatifs qui démontrent bien son caractère imposant voire agressant, son rapport symbolique et analogique au corps et sa nature industrielle. La structure massive du pylône à treillis produit un effet écrasant à proximité. Ce pylône fait davantage peur, impose une certaine méfiance. Il n'est pas une technologie récente ; il est associé à l'industrie, au vite fait, au vite monté, à l'efficacité fonctionnelle, à la conception inexistante, à l'univers de l'ingénieur. C'est une forme agressive et imposante : « c'est pas beau à l'œil », « oui, ça brise le décor », « c'est archi laid », « esthétiquement, c'est pas beau », « je trouve ça plus agressif, pour le regard en tout cas ».

Suite à l'analyse des entretiens, on reconnaît une plus grande aversion envers les activités dans une emprise avec les équipements à treillis à nappe que les équipements tubulaires. C'est assurément moins invitant.

R Oui oui. C'est entendu si je regarde en haut l'araignée là, mais là, quand est-ce que je le vois là hein? Je le vois quand je suis loin, quand je suis loin, je le vois moins, quand j'approche, je vois la base. I Ok. R Parce que on est... jamais on la regarde comme ça, puis quand je les regarde comme ça là, en l'air là, sur ma moto. Tu sais des fois j'immobilise, ça m'épeure là, je viens là. Je trouve que c'est beaucoup de choses en haut de moi. Tu sais, c'est beaucoup beaucoup, puis c'est massif. C'est tout près, puis ça cille pas, le vent ne prend pas trop dans ça. Mais c'est vraiment écrasant au point de vue... c'est stressant un petit peu, j'aime autant bouger (R11 - 1156:1186).

Le pylône à treillis à nappe est une structure aérée, mais sa configuration demeure complexe en raison des barres métalliques qui s'entrecroisent. Combiné à l'effet des câbles, le pylône à treillis accentue l'effet de « toile d'araignée » c'est-à-dire d'entremêlement de lignes. Les barres du treillis, la présence des nombreux câbles et la juxtaposition des supports sur un même tracé lui confèrent une surcharge visuelle importante. Le pylône à treillis représente un amas de ferrailles, un fouillis, un entremêlement de lignes. La structure permet néanmoins une certaine transparence mais conserve en même temps une forte visibilité relative à l'attention portée à son endroit. En l'occurrence, le pylône à treillis se caractérise par **un entremêlement complexe de barres métalliques**. De plus, la manière de faire *treillis* semble éprouvée par le temps. Le pylône à treillis est **un équipement dépassée**, c'est **l'ancien modèle**, le traditionnel, celui qui est là depuis toujours. C'est le vieil équipement qui a fait ses preuves, mais dont la solidité et la fiabilité ont été mises à l'épreuve par la crise du verglas. Pour plusieurs, le pylône à treillis renvoie tout de suite au pylône effondré de **l'événement du verglas** et devient par conséquent **un équipement faillible**. Cet événement suscite une certaine ambiguïté quant au rapport à l'objet : un équipement solide et utilitaire mais qui n'est plus aussi performant.

R Bien depuis qu'on a vu le verglas, moi ça me fait... mais quand je regarde un pylône, je dis « Ah ben ça tombé au verglas » (R10 - 280:281).

Le pylône à treillis représente la référence du monde des pylônes. C'est **un archétype de l'électricité**. Il est celui qui s'associe le plus à la relation dépréciative au paysage mais qui, en même temps, évoque d'emblée le monde de l'électricité : il en devient symboliquement l'emblème. Pour nous en convaincre, il suffit de voir à quel type d'équipement réfèrent les médias pour illustrer tout article portant sur le monde et l'industrie de l'électricité.

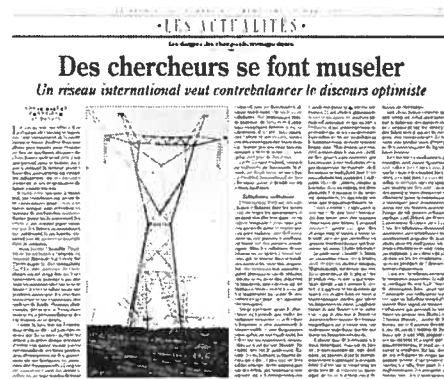


Figure 28_ Article du journal Le Devoir portant sur les dangers des champs électromagnétiques.

Ce qu'il faut donc reconnaître c'est la puissance d'évocation du pylône à treillis : quand on dit un pylône ou plus globalement une ligne de transport d'énergie et même une ligne d'Hydro-Québec, on réfère implicitement au pylône à treillis à nappe. L'idée d'un pylône évoque avant tout cette forme.

Le pylône à treillis est un élément familier du paysage bien qu'il soit un élément que l'on qualifie aisément de laid : « c'est notre classique », « on est habitué, là, le Québec est farci de pylônes de même », « ça fait partie du paysage depuis longtemps », « je suis venu au monde avec ces pylônes-là », « je suis habituée de les voir, toutes saisons », « parce que moi, je suis plus habituée avec les pylônes traditionnels », « c'est des grosses, grosses, grosses affaires ». Le pylône à treillis fait partie de l'univers quotidien : c'est un **équipement attendu**. On l'affectionne donc pour sa familiarité et l'habitude visuelle qu'il crée dans l'environnement. Il est normal, presque rassurant.

Cette familiarité le rend reconnaissable. Il fait partie de l'environnement quotidien, il y est omniprésent sans qu'on y attache une quelconque attention a priori. À cet égard, le pylône à treillis est quasiment un équipement de notre patrimoine industriel. L'habitude visuelle associée à la présence de ce type d'équipement ne sollicite pas d'emblée un jugement critique envers sa présence dans le territoire, du moins pas spontanément. C'est davantage le nombre de lignes sur un tracé qui viendra attirer l'attention sur le pylône et activer le jugement critique.

I Oui. C'est de Charest [boulevard à Québec], je pense là ici. Ça te fait-il penser à ce que tu vois souvent sur l'autoroute? R Oui, c'est ça qu'on voit là. Notre oeil a toujours vu ça ces modèles-là. I Quand tu en vois, ça te dérange ou tu es tellement habituée que... R Ça dérange pas là au point de vue là, tu sais de me poser une question à chaque fois que je passe devant là, mais s'il y en a beaucoup en amas là, on peut passer un commentaire, « il en a donc bien de ça » (R10 - 1228:1254).

Le pylône treillis prend la forme d'un corps humain les bras ouverts, posture qui en impose, qui prend le plus d'espace possible. Non seulement l'échelle humaine est référentielle dans le rapport à l'objet mais aussi la posture du corps y est associée. La taille monumentale du pylône le rend encore plus impressionnant par rapport à notre propre corps ce qui lui confère **une posture anthropomorphique imposante**.

R Ceux-là là, ils ont vraiment choisi les meilleurs et qui font ça en plus, qui s'étendent en plus, ils sont très imposants, ils sont très très, c'est comme moi qui écarte les bras là, comme ça puis qui écarte les bras. I Oui, oui. R Tu peux pas avoir pire, c'est comme si je me mets comme ça. I C'est en X là par exemple. R En X, tu sais. I On parle de la photo 7 là. R Si je veux avoir l'air imposant, je vais me mettre comme ça, mais c'est en plein de la manière qu'ils les font (R01 - 728:744).

6.3.2.2 Le pylône à deux ternes à armement en double drapeau : un univers industriel familial

Parmi les pylônes de type treillis, se trouve un équipement tout aussi familier que la forme en X : le pylône classique en forme de sapin. Bien qu'il ne soit pas la référence auquel il est d'usage d'identifier l'idée d'un pylône, le pylône en forme de sapin est reconnu pour être un élément omniprésent du territoire québécois. Par sa forme triangulaire, en réalité trois triangles superposés, et la disposition des câbles en armement vertical, le pylône sapin apparaît comme moins imposant, moins large, plus longiligne que le pylône avec fenêtre. Néanmoins, c'est une structure qui reste disgracieuse, large et grosse. Il ressemble à la structure d'un arbre sans conserver la finesse d'un tronc bien défini. On le compare aussi aux puits de forage ce qui induit un caractère industriel évident. Visuellement, il occupe beaucoup d'espace. Ce type de pylône est chargé en hauteur par la présence de deux circuits divisés en trois phases de chaque côté pour un total de six conducteurs. Le treillis de sa structure contribue à lui donner un caractère industriel, ce qui le rend étranger à la nature. Il conserve à cet égard le même pouvoir destructeur du paysage que le pylône à fenêtre.

Par contre, en situation éloignée comme en bordure des cadastres en champ agricole, il ne dérange pas outre mesure. Dans cette circonstance spécifique, les répondants sont plutôt indifférents à sa présence. Il s'agit d'une certaine habitude visuelle associée à la présence attendue, voire normale de ce type d'équipement en champ agricole. L'implantation linéaire de deux lignes juxtaposées apparaît organisée que lorsqu'il y a un positionnement en parallèle des pylônes. L'éloignement rend les structures moins imposantes. On y perçoit davantage la forme longiligne du pylône qui ponctue le territoire. Bien que l'utilisation de ce type de pylône est généralement attribuée à des tensions moindres que le 735 kV, ce qui réduit en partie sa taille, il est difficile voire abusif d'associer la perception parfois plus positive de ce type d'équipement uniquement à sa dimension. Par exemple, dans le cas des lignes 315 kV, la différence de taille est peu perceptible surtout s'il n'y a pas de possibilités de comparaison. L'aspect le plus intéressant de ce type de structure réside davantage dans la disposition des câbles à la verticale qui permet un rétrécissement en largeur de la forme et de son amplitude spatiale. Cependant, l'effet d'entremêlement des membrures demeure et la structure reste très visible.

À proximité, l'équipement est moins intéressant et renvoie davantage aux connotations associés au treillis en général : univers industriel, structure métallique et désuétude de la conception. On peut en conclure que le pylône sapin est moins imposant que le pylône en X mais qu'il n'est pas d'emblée appréciable pour ses qualités formelles et esthétiques. Il réfère toujours au monde industriel ; il partage en cela l'appréciation générale associée au type treillis en X.

6.3.2.3 Le pylône de Fosters - ENEL : une possibilité de réactualisation de l'univers du treillis

Le pylône dessiné par Sir Norman Fosters lors du concours tenu par ENEL en 2000, reprend la forme générale du pylône en X. Il s'en distingue par les pointes élancées de la tête, le regroupement des conducteurs à l'intérieur de la fenêtre permettant d'éviter la barre transversale, la présence de deux pieds et la configuration à l'oblique des membrures.

En analysant le contenu des entretiens, la différenciation des perceptions à l'égard du pylône de Fosters est assez frappante. Les propos auxquels il est associé contrastent avec le treillis traditionnel ce qui indique que l'apparence globale du treillis peut être réactualisée. D'emblée, certains le qualifient de beau. L'effet de mouvement est ressenti comme étant positif. On porte attention aux pointes de la tête qui rendent la forme élancée. La forme générale est agréable et élégante. Elle est futuriste.

R Ben ils sont beaux ! (Rires) Tu parles de... R Le premier je le trouve beau. Ça, c'est le 69. R Pourtant, il est en X. I Oui. R Mais tu vois, les volumes ne sont pas utilisés de la même manière. Là tu as un pylône en X, en 69, mais des volumes très affinés vers le haut. Est-ce que les câbles passent dans le milieu? I Oui, oui. R Tu vois déjà là, tu vois qu'il y a un effort, un effort, d'utiliser là. Juste le fait d'y donner des pointes comme ça, ça le diminue de volume vers le haut, en faisant passer les câbles comme ça dans le milieu, tu as l'impression qu'elle doit pas donner de l'amplitude comme ça dans l'espace ni de circonscrire l'espace dans le milieu, puis en plus sa forme très longitudinale et allongée vers le haut, [?], fait en sorte que un pylônes comme ça semblent plus [?] dans l'espace. Bien là, de toute façon, on le voit le travail. Il me semble qu'il y a un travail de design là. C'est pas, c'est pas comme les nôtres qui sont plus, les pylônes d'Hydro-Québec sont [?] (R01 - 1393:1419).

R Le 69, je trouve ça vraiment joli (...) (R06 - 1067:1086).

R Oui. Ça a un bel élan vers le haut (R07 - 1817:1826).

On se rend compte du travail de conception qui a été fait : le pylône est perçu comme étant artistique et sculptural. L'effort de design est souligné. Autre élément intéressant qui a été noté par les participants : la disposition des câbles. Le fait d'éviter la barre transversale accentue la valeur formelle de l'équipement, le rend moins imposant car sa tête occupe moins d'espace. Ce détail accentue l'impression d'une forme plus élancée, qui s'affine vers le haut. La verticalité ressentie de la forme est un élément perçu très positivement. La configuration de la tête est particulièrement soulignée alors que la base avec les deux pieds suscite moins l'enthousiasme des participants à l'enquête.

R Tu vois déjà là, tu vois qu'il y a un effort, un effort, d'utiliser là. Juste le fait d'y donner des pointes comme ça, ça le diminue de volume vers le haut, en faisant passer les câbles comme ça dans le milieu, tu as l'impression qu'elle doit pas donner de l'amplitude comme ça dans l'espace ni de circonscrire l'espace dans le milieu, puis en plus sa forme très longitudinale et allongée vers le haut, [?], fait en sorte que un pylônes comme ça semblent plus [?] dans l'espace. Bien là, de toute façon, on le voit le travail. Il me semble qu'il y a un travail de design là. C'est pas, c'est pas comme les nôtres qui sont plus, les pylônes d'Hydro-Québec sont [?] (R01- 1393:1419).

Cependant, ce pylône ne fait pas l'unanimité car certains le trouvent justement trop sculptural, voire trop futuriste pour faire partie de l'environnement. Il bouscule les idées préconçues sur un pylône : il est « en avance sur son temps ». Il instaure **un écart avec l'ordre de l'attendu**.

R ...69 c'est, c'est futuriste, ça c'est... peut-être que dans 10 ans j'aurai une opinion différente pour 69 mais, c'est pas nécessaire (R12 - 1798:1799).

Pour d'autres, il demeure métallique et en cela, il continue à référer à l'univers général du treillis. Il apparaît comme étant trop similaire au pylône traditionnel : un changement plus profond sur le plan de la forme serait nécessaire. Néanmoins, il illustre bien comment celle-ci peut faire varier les perceptions générales à l'égard du treillis même si la notion de treillis ne soit pas complètement évacuée. Il conserve donc **une référence industrielle prégnante**.

R C'est peut-être, la 69, c'est trop métallique, tant qu'à changer, tu te dis tu prends quelque chose, soit mettons que, la 75 soit en bois ou en métal, un peu comme on avait tantôt, la 75, la 77, mettons tout ce qui est métallique puis tout ce qui peut être bois ou si tu veux un pylône, comment l'appelles ça, celui qui est comme la 77... (R08 - 1274:1292).

L'équipement de Fosters est aussi associé plus aisément aux milieux urbains. Son caractère futuriste y étant certainement pour quelque chose. Mais pour plusieurs répondants, il est difficile de juger un pylône sans le voir implanté en série dans différents milieux. La relation à l'environnement immédiat est difficile à imaginer et nécessite un minimum de mise en situation pour obtenir des commentaires plus appuyés.

6.3.3 Les pylônes à treillis : entre familiarité et répulsion, une possibilité de réactualisation

En cours d'entrevue, le pylône à treillis à nappe demeure le pylône de référence pour la majorité des répondants, c'est le pylône familier voire attendu. Par ailleurs, le pylône à treillis classique constitue aussi une référence mais, de façon moins évidente. Entre familiarité et répulsion, l'appréciation de la structure à treillis n'est pas équivoque et l'analyse le démontre. La technologie du treillis métallique connote à la fois l'univers industriel mais également une familiarité que le temps a

fini par leur accorder : ces structures territoriales accompagnent le quotidien et les déplacements des personnes.

Par contre, les pylônes à treillis provoquent spontanément une dépréciation du paysage en raison de l'univers industriel qu'il représente. Un pylône demeure malgré tout un pylône. Les répondants ne s'attendent pas à une œuvre d'art ; une grande part de leur appréciation s'articule en fonction de l'espace occupé par l'équipement dans l'environnement et sa discrétion par rapport aux éléments naturels. En dehors de la familiarité qui s'installe dans la perception de ces lignes qui en occultent leur présence, les pylônes à treillis tendent généralement à attirer l'attention dans l'environnement : « c'est sûr que ça saute aux yeux ». Pour plusieurs, le treillis attire l'attention par son imposante stature en X. Il est large et prend beaucoup d'espace ce qui est différent de la structure en sapin qui prend moins de place, est plus longiligne et dérange moins. On remarque ici que l'espace occupé par l'équipement est très important dans l'appréciation qu'on lui accorde. La disposition des câbles joue d'ailleurs un rôle important dans la perception des pylônes et influence grandement l'amplitude de la forme. La barre transversale est un élément très décrié par les participants. À cet égard, le pylône de Fosters en treillis dont les câbles sont regroupés au centre est davantage apprécié. Il semble plus longiligne en donnant l'impression d'un volume moindre. En l'occurrence, un changement de forme est appréciable dans la mesure où il est perçu comme une simplification de la structure globale du pylône. Ce n'est donc pas uniquement la structure en treillis qui dérange. C'est également la stature du pylône, l'imposante forme qui s'impose dans le paysage, la connotation de désuétude qui l'affecte, la symbolique industrielle et le manque flagrant d'effort de conception : univers industriel, structure métallique et désuétude de la conception.

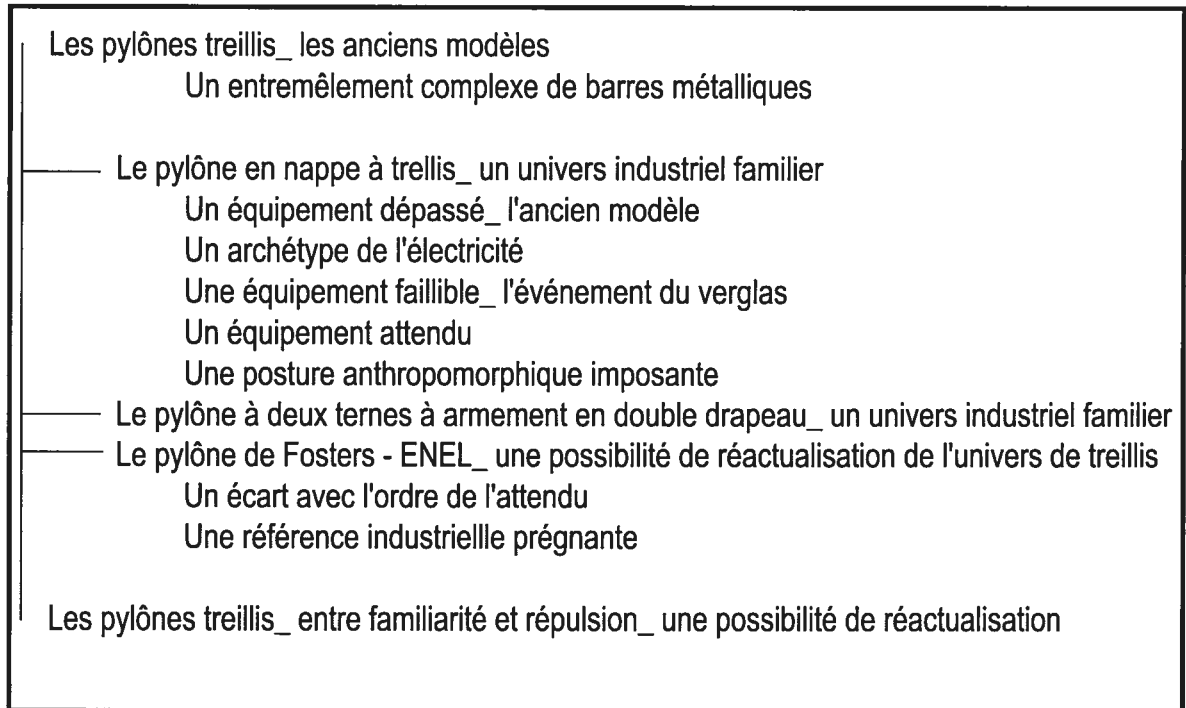


Figure 29_ Synthèse de l'appréciation des pylônes à treillis.

6.3.4 Les pylônes tubulaires : les nouveaux pylônes

Dans la catégorie du *tubulaire*, différentes formes d'équipement s'y retrouvent, la plupart d'entre eux sont par ailleurs considérés comme étant des nouveaux pylônes en regard du *treillis*. La configuration en forme de *poteau*, les pylônes *muguet* et *delta*, est la plus connue de cette catégorie. Le poteau renvoie aisément à l'idée même du pylône tubulaire. Lors des entretiens, d'autres types d'utilisation du tubulaire en acier ont aussi été présentés : la configuration en portique utilisée par Hydro-Québec et la configuration en *f* développée en France, lors du concours tenu par EDF en 1994. Il existe bien entendu d'autres possibilités formelles en acier tubulaire mais celles-ci n'ont pas été utilisées lors des entretiens. Dans les paragraphes qui suivent, est présentée l'appréciation associée aux différents pylônes tubulaires étudiés.

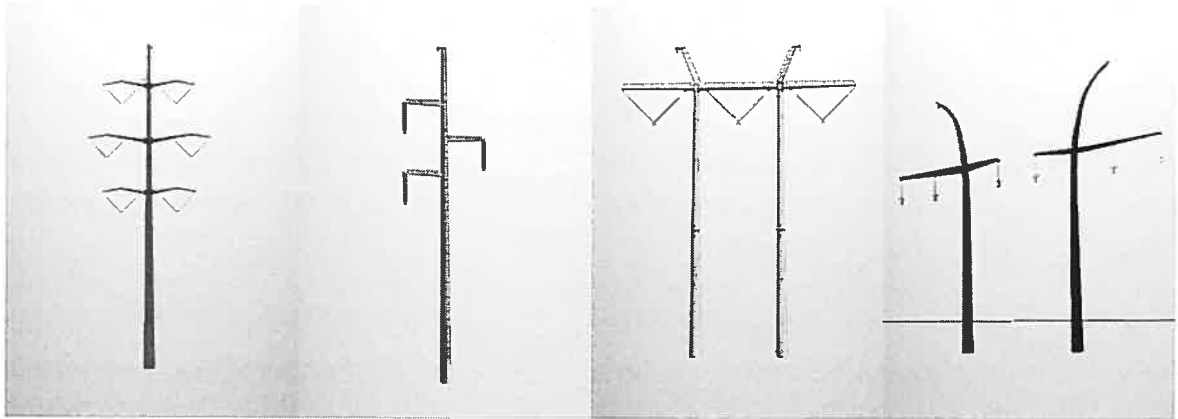


Figure 30_ Pylônes tubulaires : *muguet*, *delta*, portique et en f.

6.3.4.1 Les pylônes *muguet* et *delta* : des poteaux

Le pylône tubulaire *muguet* et le pylône *delta*⁵³ (dans sa version prototypale) font référence à l'archétype du poteau : les personnes le désignent spontanément comme tel. Pour certains, il rappelle la forme d'un mât de bateau ou de voile. L'aspect linéaire et vertical du pylône tubulaire renvoie à un élément architectural simple et fondamental : la colonne. La forme est caractérisée par l'axe vertical : elle est lisible essentiellement par sa verticalité. La ligne droite est dominante.

⁵³ Le pylône *delta* constitue une version du pylône *muguet* mais à une tension supérieure. Il doit supporter une tension de 735 kV ce qui modifie le nombre de conducteur (au nombre de 3) et leur disposition. Il a été conçu par les ingénieurs d'Hydro-Québec lors du projet Hertel-Des Cantons. La solution technique de ce pylône n'est pas aboutie et demeure à l'étape prototypale. Ce type d'équipement n'a pas encore été implanté au Québec.

effectivement, c'est plus un pylône [treillis], tandis que l'autre [tubulaire] ça ressemble plus à un poteau (R08 - 1177:1178).

Ces analogies sur le plan symbolique à l'égard des pylônes tubulaires *muguet* et *delta* font en sorte qu'ils se démarquent de l'univers industriel du pylône treillis et à cet égard, ils impliquent une relation au contexte différente des équipements plus traditionnels. Ainsi, **une dissociation archétypale de l'univers des pylônes** s'inscrit dans la perception du tubulaire. C'est donc l'image d'un poteau ou d'une colonne qui domine bien davantage que l'idée même d'un pylône. En ce sens, le tubulaire instaure **un dialogue avec les éléments verticaux du paysage** : poteaux de distribution et lampadaire. Lors des entretiens, le pylône tubulaire en forme de poteau est souvent comparé aux équipements de distribution et aux luminaires.

La forme longiligne inspire un certain raffinement et, l'effort de conception est largement souligné par les répondants à l'enquête : il constitue **une amélioration formelle incontestée**. D'ailleurs, le pylône tubulaire réfère d'emblée à un nouveau type d'équipement bien qu'il soit implanté au Québec depuis les années 1980. Des différences s'observent cependant sur la configuration de la tête entre le pylône de type *muguet* et le pylône de type *delta* ce qui induit des appréciations différenciées.

6.3.4.2 L'ordre et la symétrie du pylône *muguet*

La tête du pylône *muguet* est formée de six barres transversales positionnées en pente ascendante de part et d'autre du tronc. Les barres du centre sont un peu plus longues que celles du haut et celles du bas sont les plus petites. Il s'agit d'un équipement qui supporte deux circuits. La composition de la tête est symétrique. Ces bras évoquent la forme des ailes d'oiseaux.

Il s'agit évidemment d'un pylône dont la configuration générale est associée à l'univers des poteaux ou des colonnes : structures architecturales archétypales. On y trouve des ressemblances avec les mâts de bateau et leurs gréments et avec les arbres c'est-à-dire des branches attachées à un tronc. La forme générale renvoie même à l'ossature simplifiée d'un sapin. Le pylône *muguet* est considéré comme étant plus léger en raison de sa forme longiligne : il n'attire pas trop l'attention et

reste discret en toute circonstance. Il dérange beaucoup moins que la structure en treillis. Il dégage un effet d'ordre, de régularité et d'organisation.

Il se distingue du *delta* par la configuration symétrique de sa tête. À ce sujet, pour certains répondants, le caractère symétrique et le nombre de conducteurs augmentent l'amplitude de la tête et la surcharge. Pour d'autres, la symétrie demeure souhaitable pour l'effet d'ordre qu'elle procure. En conséquence, les deux types de configuration amènent des appréciations différenciées mais équivalentes en raison du rapport que les personnes entretiennent à l'égard de la symétrie/asymétrie. Ainsi, le pylône *muguet* procure **un sentiment d'ordre malgré une certaine surcharge de la tête.**

6.3.4.3 La légèreté et l'asymétrie du pylône *delta*

Le pylône *delta* à la configuration aérienne asymétrique semble apporter un peu plus de légèreté à l'ensemble, le nombre de conducteurs y étant réduit de moitié. Sa forme est caractérisée par un mât central avec trois bras disposés asymétriquement à la partie supérieure, de part et d'autre du mât, en quinconce. L'armure forme un triangle *delta* plutôt qu'un plan vertical ou horizontal.

Pour certains répondants l'asymétrie dérange; pour d'autres, elle permet de dégager des espaces entre les conducteurs ce qui rythme l'ensemble et aère le tout. En effet, les conducteurs ne forment pas entre eux des nappes *virtuelles* horizontales et verticales mais semblent évoluer plus librement. Toutefois, cette configuration peut donner l'impression d'un certain désordre puisque les conducteurs semblent parfois se croiser. Pour une répondante, la conception de ce pylône semble inachevée et fait en vitesse en partie à cause de l'asymétrie et de l'attachement perpendiculaire des bras. Ces derniers, de conception très rectiligne, sont associés à des crochets. Un autre affirme que le tout manque d'équilibre et à cet égard, la symétrie est beaucoup plus intéressante. Le pylône *delta* rend à la fois présent **une impression de déséquilibre et de rythme par sa configuration de sa tête et des conducteurs.**

Toutefois, la tête du pylône *delta* est plus aérée. C'est un équipement qui visuellement occupe peu d'espace quoiqu'il soit très haut. La hauteur ne semble pas être un inconvénient. Au

contraire, le pylône apparaît plus loin qu'il ne l'est en réalité en situation d'implantation. Quelques répondants affirment même qu'il se fonde davantage parmi les éléments de l'environnement physique. Ce type d'équipement se caractérise alors par **une verticalité exarcebée illustrée par la fuite vers le haut** de sa structure. Lorsque l'on demande aux répondants de commenter trois simulations visuelles montrant trois équipements à 735 kV (classique, portique et *delta*), le *delta* sort grandement favori. C'est la forme qui apporte le plus de discrétion, qui occupe le moins d'espace et qui favorise une meilleure intégration à son environnement immédiat. Il est assurément le moins dérangeant. Tout comme le pylône *muguet*, sa forme le dissocie de l'univers du transport d'électricité ; sa conception s'éloigne du pylône traditionnel.

Du fait de son caractère léger, plusieurs répondants se questionnent sur sa solidité et sa fiabilité. Pour certains, il transporte assurément moins de tension électrique que le pylône à treillis classique. Par ailleurs, il semble moins dangereux. Avec surprise, la simplicité de la structure donne l'impression d'une plus grande facilité et rapidité de construction. C'est **un équipement plus vulnérable mais réconfortant**.

6.3.4.4 Le pylône portique : une structure double et massive

Le pylône tubulaire en forme de portique est constitué de deux colonnes surmontées d'une barre transversale. Les conducteurs s'y accrochent sur un plan horizontal. Au-dessus de la barre transversale, deux petites pointes en oblique supportent les câbles de garde. D'emblée, la barre transversale est un élément qui attire l'attention et qui n'est pas apprécié pour la largeur qu'il donne à l'équipement. Néanmoins, la structure simplifiée de l'équipement et son caractère architectural lui confèrent une certaine élégance. Sa forme carrée dégage un espace au centre. Il est de loin préféré aux structures treillis. Le pylône tubulaire *delta* lui ravit cependant les préférences.

Le pylône *portique* demeure imposant mais moins massif que l'équipement en treillis traditionnel. C'est une structure large mais basse qui a la particularité d'être peu apparente en situation éloignée. La configuration du portique donne un aspect plus ordonné à l'ensemble de la

ligne. Il dérange moins que le treillis et s'intègre davantage à l'environnement même si sa forme très architecturale contraste fortement avec les formes organiques naturelles.

Face aux objectifs de discrétion recherchés par la majorité des répondants, il est beaucoup moins efficace que la forme du poteau. Dans ce sens, la présence des deux colonnes est moins souhaitable, l'idéal étant une seule. En cela, il n'est pas si éloigné de la présence imposante du treillis, particulièrement en milieu résidentiel. On le remarque lors des commentaires récoltés à propos des simulations visuelles. Le pylône portique n'est jamais une solution préférée et parfois, il s'agit d'un moindre mal qui est tout juste acceptable. Les répondants reconnaissent l'amélioration formelle et matérielle de l'équipement en comparaison au pylône à treillis mais en soi, la structure prend beaucoup de place et est moins discrète que le pylône *delta*.

6.3.4.5 Le pylône en *f* : une ambivalence

Le pylône en *f* a été conçu par Ian Ritchie lors du concours de EDF (France) en 1994. La photographie utilisée pour l'enquête est tirée de documents disponibles sur internet et ne représente pas ce pylône de manière totalement efficace. Elle montre deux pylônes *f* disposés en miroir et situés de trois quarts ce qui a induit plusieurs répondants en erreur. Aussi, la photographie est beaucoup trop sombre et les répondants avaient de la difficulté à reconnaître l'utilisation de l'acier tubulaire. Néanmoins, avec l'aide de l'intervieweur, les répondants ont tout de même pu commenter l'équipement.

Du point de vue formel, les répondants sont demeurés plutôt perplexes à l'égard de la forme arrondie. Dans ce cas, on assiste à une ambivalence d'appréciation : ce n'est ni laid, ni beau, ni souhaitable, ni intolérable. On retient cependant que la forme ressemble aux luminaires qui bordent nos autoroutes. La forme arrondie de la tête suscite un certain intérêt mais commande généralement une justification. Par contre, la courbe est pour certains très agréable et donne un mouvement à la configuration générale du pylône.

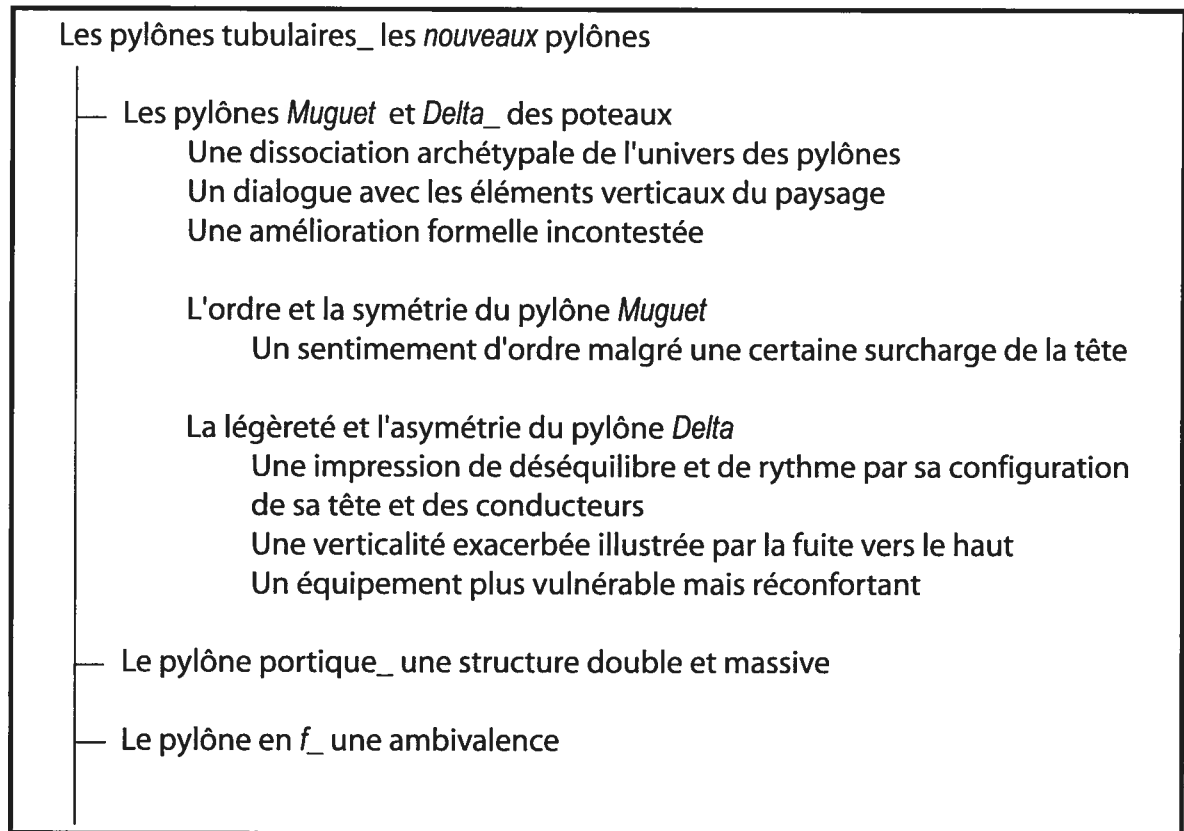


Figure 31_ Synthèse de l'appréciation des pylônes tubulaires.

6.3.5 Utilisation d'autres matériaux : les pylônes de bois

Deux types d'équipements se démarquent du lot par leur structure en bois. Ce matériau a la particularité de se dissocier des deux catégories principales de pylônes. En effet, les pylônes à treillis et les pylônes tubulaires sont faits d'acier. Il semblait intéressant de susciter une discussion sur les possibilités qu'offre le bois pour le design des pylônes.

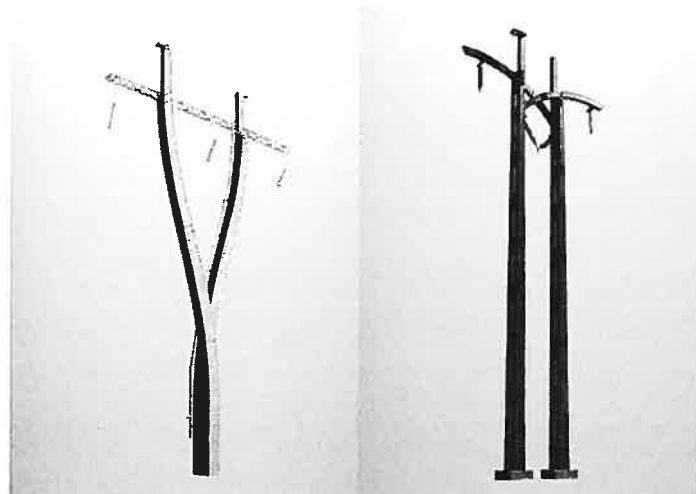


Figure 32_ Pylône Y de Antti Nurmesniemi et pylône portique Grand Duc.

6.3.5.1 Le pylône Y : un étonnement

Le pylône dessiné par Antti Nurmesniemi⁵⁴ pour Fingrid, adopte une configuration en Y dont les angles ont été arrondis. Le support en Y est fabriqué d'un lamellé de bois et la traverse horizontale supérieure est un prisme triangulaire décliné en treillis. Les conducteurs sont fixés à cette traverse sur un plan horizontal. Sa forme, quoique stylisée, renvoie à la forme globale du pylône standard et à cet égard, la tête continue de prendre beaucoup de place en raison de la disposition horizontale des conducteurs. De par cette configuration formelle, certains répondants continuent à

⁵⁴ Designer de produits et architecte-décorateur finlandais (1927- 2003), il a conçu plusieurs pylônes notamment pour la compagnie IVO, premier distributeur d'électricité en Finlande.

l'associer à la forme d'un pylône standard : un gros triangle reposant sur une base. D'autres répondants apprécient particulièrement la forme arrondie de la tête et le caractère artistique et sculptural du pylône. Sur le plan analogique, le pylône de Nurmesniemi ressemble à une fronde géante ou à l'os de poulet *wishbone*. La forme du pylône est pour le moins originale. La présence d'un seul pied à la base est particulièrement appréciée puisqu'il facilite l'entretien et donne plus de terrain pour les riverains de lignes. Ce pylône ne laisse pas indifférent et suscite l'étonnement.

6.3.5.2 Le pylône portique *Grand Duc* : une ambivalence

Le portique *Grand Duc* est un pylône en bois lamellé collé formé de deux poutres principales et d'une traverse composée de deux sections d'arc qui se croisent au centre. Les perceptions associées à ce pylône renvoient à sa mise en contexte nécessaire : il est difficile de le commenter sans le voir en situation. Certains répondants le considèrent comme étant plus adapté aux milieux périurbains et ruraux. La présence des deux pieds à sa base le rend moins intéressant.

6.3.5.3 Une ambivalence appréciative : entre une utilisation du bois abusive et un matériau adapté au contexte

L'utilisation du bois est intéressante mais semble abusive pour certaines personnes : couper des arbres pour faire des pylônes est préoccupant. Le bois semble un matériau tout désigné pour s'adapter au paysage québécois : les grandes forêts, la ressource naturelle abondante, la tradition des constructions en bois. Un pylône en bois s'éloigne davantage de l'univers industriel auquel il réfère habituellement. Les répondants le voient s'adapter aisément aux milieux résidentiels, aux autoroutes et à la montagne. L'utilisation du bois est perçue de façon similaire pour les deux types de pylônes étudiés, à savoir, par une ambivalence : le bois rapproche de la nature mais son utilisation peut mener à une exploitation abusive. Il apparaît comme étant une proposition agréable qui se distingue des pylônes treillis. Il est moins associé à l'univers industriel.

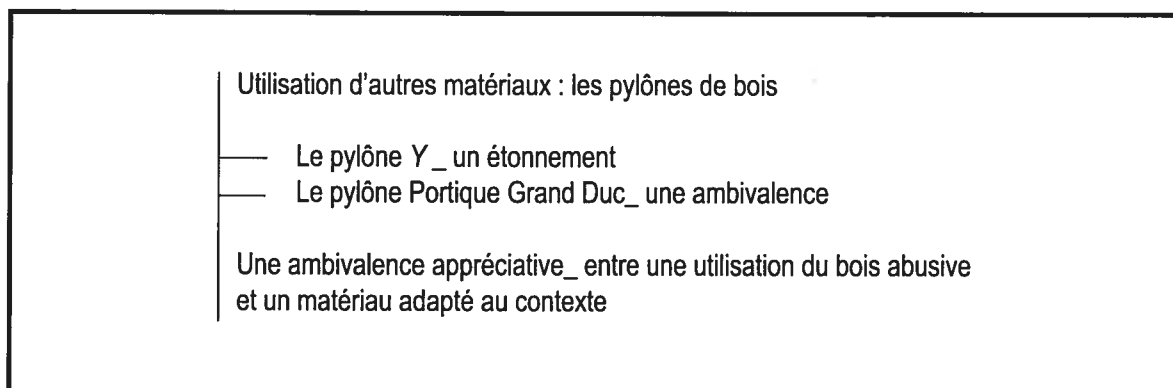


Figure 33_ L'appréciation des pylônes de bois.

6.4 Discussion : au-delà du bel objet

Pour terminer cette analyse de l'appréciation du pylône, il convient ici de discuter des points qui mènent à une compréhension globale de celui-ci en regard du paysage, l'appréciation du pylône s'insérant dans celle englobante des lignes de transport. Elle trouve donc écho dans les deux premières parties de l'analyse soit l'appréciation du paysage et des lignes. La discussion qui suit s'articule donc sur la base des trois niveaux d'analyse effectués dans ce chapitre. Elle arrive ainsi à questionner l'idéal d'embellissement du pylône comme moyen de prise en charge paysagère. En effet, un pylône demeure un équipement technique singulier et son registre appréciatif s'articule davantage par son opposition à l'idéalisation naturaliste du paysage qu'à partir d'une logique du bel objet. Un pylône n'est pas une œuvre d'art et les répondants ne lui accordent qu'une mince possibilité d'amélioration formelle, l'idéal esthétique se situant ici dans sa disparition. L'idée d'un *beau* pylône fait figure de contresens : elle n'est pas efficiente. Un pylône n'est pas conçu comme une belle infrastructure et une amélioration formelle n'est considérée que si elle participe à sa disparition dans le paysage. En fait, un pylône correspond à un moindre mal en regard du besoin électrique de la société contemporaine. Et à choisir, entre un pylône *architecturé* et pas de pylône du tout, on n'hésite pas à préférer la deuxième option, celle-ci correspondant à l'idéal envisagé par les citoyens. L'enjeu de paysage qui émane de la problématique esthétique des lignes de transport d'énergie démontre que la priorité pour les répondants est accordée au paysage et non à l'équipement. En tenant compte de la portée limitée de l'appréciation esthétique du pylône dans la

problématique paysagère, il est cependant possible, à travers une analyse spécifique des différents types de pylônes et de leur comparaison, d'apporter un éclairage sur un registre particulier qui opère dans l'appréciation esthétique des équipements : une logique appréciative du *moins pire*.

6.4.1 Une différenciation superlative

Malgré les possibilités variées de formes des pylônes dont témoigne la recension internationale, les personnes interrogées reconnaissent principalement deux types : le poteau tubulaire et la structure d'acier ou la tour en treillis. En situation ordinaire, ce sont ses deux principales catégories de pylônes qui constituent l'univers de référence sur lequel se base l'appréciation.

Bien, il y a deux, bien il y a ces grands pylônes blancs-là, qui ont l'air des échelotes qui sont pas très beaux. Bien les pylônes qui traversent le fleuve, si je me souviens bien, c'est un grand grand pylône très haut, avec toujours les fameuses latérales en haut pour supporter les câbles et habituellement, ceux que tu vois qui traversent les montagnes, c'est les fameux pylônes couleur métallique faits comme ça. Mais dépendant, des fois, ils sont faits en cône comme ça jusque dans le milieu. Puis après ça ça monte puis des fois tu as deux lignes de transport chacun là. Tu as deux latérales en haut puis en bas ... (R01 - 417:454).

C'est une structure métallique avec une base [rires], une base plus grande que le haut qui sert à supporter des fils à haute tension. C'est une structure de, c'est des tubes métalliques, une structure tubulaire ou a peu près, il y a un entrecroisement de barres de métal de, ou de tubes de métal qui forme une tour [?] (R06 - 164:176).

Les points de vue relatifs aux autres types de pylônes présentés lors de l'analyse suscitent dans l'ensemble une forme d'ambivalence en bousculant parfois les idées préconçues. En l'occurrence, le registre familier opère plus directement lors de l'appréciation. Ceci ne signifie pas que la reconnaissance de nouvelles possibilités dans la forme et la technologie des pylônes n'agissent pas dans l'appréciation. Au contraire, le design des nouveaux pylônes pourrait avec le temps, faire partie du registre de référence des personnes et faire émerger de nouvelles appréciations. Cependant, l'enquête démontre que ces nouvelles références ne sont pas encore partie prenante de l'univers appréciatif des répondants en raison principalement de leur méconnaissance sociale. Ce sont les projets futurs qui pourront agir en ce sens.

À partir d'une distinction reconnue par les personnes entre les pylônes à treillis et les pylônes tubulaires, il y a sans équivoque une différenciation qui opère lors de leur appréciation respective. Il y a là suffisamment de pistes pour comprendre que la structure du pylône ainsi que sa forme modulent l'appréciation. Toutefois, l'appréciation stricte du pylône n'est pas suffisante, elle est toujours partie prenante de l'appréciation des lignes de transport dans le territoire et de l'appréciation du paysage. De façon générale, sans tomber dans une analyse de préférences, les répondants attribuent une valeur beaucoup plus positive aux pylônes tubulaires en comparaison à celles évoquées par les pylônes treillis comme en témoignent les tableaux comparatifs qui sont présentés à la fin du chapitre. Les termes utilisés pour décrire les pylônes à treillis sont habituellement associés à des caractéristiques dépréciatives. Les pylônes tubulaires sont généralement décrits avec les mêmes qualificatifs que les pylônes à treillis, à la différence près que les répondants y ajoutent des superlatifs venant leur octroyer une dépréciation moindre.

R Bien, c'est toujours le tubulaire pour moi... qui s'accorde le plus si tu veux à la vie courante des gens. Moi je pense en tout cas. C'est plus facile à vivre avec ça qu'avec... Quoique, on vient qu'à oublier tout ça, à l'occasion là hein? Là on parle beaucoup puis on y pense, puis qu'on les examine d'une façon particulière, mais le tubulaire est plus facile je pense. Quel que soit le contexte dans lequel on se trouve, l'autoroute ou une situation urbaine là, c'est plus facile avec les tubulaires qu'avec les treillis, je pense (R05 - 1124:1130).

Ce qu'il faut retenir de cette valeur ajoutée de l'équipement tubulaire, ce n'est pas tant une préférence marquée pour sa matérialité, mais qu'il se qualifie en regard d'une situation fortement dépréciée et qu'il correspond à l'alternative somme toute la *moins pire*. Dans cette logique comparative, le pylône tubulaire conserve le registre dépréciatif des lignes de transport d'énergie à l'égard du paysage mais, par sa forme et sa matérialité, il module une appréciation plus nuancée par rapport à ce qui est attendu d'un tel équipement. Sur le plan langagier, les répondants utilisent ainsi des superlatifs tels « plus discret », « moins laid », « plus agréable », pour marquer l'appréciation du pylône d'un rapport à une situation idéale qui n'est pas rencontré par l'objet. Ainsi, l'équipement tubulaire s'approche des qualités de simplicité et de discrétion recherchées sans pour autant les adopter : il est moins imposant, moins présent sans être totalement discret. En fait, il attire moins l'attention que l'équipement treillis car il offre moins de contraste à l'égard de son environnement tant sur les plans physique que symbolique. Sa forme est vue comme une amélioration aussi parce

qu'elle s'éloigne considérablement de la configuration traditionnelle d'un pylône. D'ailleurs, le pylône tubulaire est qualifié de nouveau pylône alors que le treillis est qualifié d'ancien.

I Si, si je vous disais... un pylône, ça vous fait penser à quoi ? R Absolument à rien. I À rien. R Oui, je trouve ça... je trouve que les nouveaux pylônes qu'ils ont fait à Québec là, tsé ronds là, hein... I Oui. R ... ils devraient nous mettre ça à la place de ces grandes maudites tours-là. I Ah oui. R Ah (R09 - 256:272).

Conséquence de cette appréciation alternative, le pylône tubulaire de type *muguet* ou *delta* assure, pour les répondants, une meilleure conciliation avec le paysage, l'environnement naturel et immédiat et ce, dans la majorité des situations d'implantation. Les participants à l'enquête lui portent moins d'attention et lui attribue une qualification de la *moins pire* des solutions de rechange à la disparition totale de ces structures dans le paysage.

R Tu vois, sur une question d'autoroute, le tubulaire, en 54, semble moins jurer dans le paysage que les pylônes en treillis pour les hautes lignes de tensions. Mais probablement que ça doit être rapport au paysage, aussi dépendant de quel type de pylône que tu utilises, quelque part. Sur l'autoroute, je trouve le 54, d'après moi, jure moins que les, le pylône tubulaire en 54, comparativement au pylône en treillis en 55 et en 56, où là, on avait vraiment l'impression de forêts, de pylônes, puis comme ça là la photo 55 est complètement surchargée de pylônes (R01 - 1317:1325).

R Bien, c'est toujours le tubulaire pour moi qui... qui s'accorde le plus si tu veux à la vie courante des gens. Moi je pense en tout cas. C'est plus facile à vivre avec ça qu'avec... Quoique, on vient qu'à oublier tout ça, à l'occasion là hein? Là on parle beaucoup puis on y pense, puis qu'on les examine d'une façon particulière, mais le tubulaire est plus facile je pense. Quel que soit le contexte dans lequel on se trouve, l'autoroute ou une situation urbaine là, c'est plus facile avec les tubulaires qu'avec les treillis, je pense (R05 - 1124:1130).

Treillis	Tubulaire
Classique, Traditionnel, Ancien, Vieux	Moderne, Nouveau, Récent
Imposant, Large, Volumineux, Gros, Massif, Disproportionné, Gigantesque, Immense, Énorme	Longiligne, Gros, Fin, Important
Omniprésent	
Transparent, Aéré	
Laid	Agréable, Meilleur, Esthétique, Beau, Joli
Agressif / agressant, Écrasant, Lourdeur, Stressant	Léger
Sécuritaire	
Visible, Apparent, Présent, Voyant	Visible, Apparent, Moins présent, Discret, Couleur correcte / contrastante
Disgracieux	Harmonieux, Élancé, Élégant
Triangle	Cylindrique, Rond
Croisages, Fouillis, Tordu	Ordonné, 'clean'
Habituel, Familier, Normal	
Affolant, Choquant	Abordable, Invitant, Doux
Utiles	Fonctionnel, Utilitaire, pratique

Tableau 11_ Qualificatifs utilisés par les répondants pour décrire les types d'équipements treillis / tubulaires.

Treillis	Tubulaire
Structure, Construction, Tour	Mât de voilier, de bateau, Poteau, Colonne, Nouvelle tour
Bonne femme en jupe, Bonhomme	
Sapin avec des boules	Arbre avec tronc et feuilles, Échalotes, Petit sapin
Cintres	
Éléphants	Oiseaux
Jeux de mécano, 'Bébelle'	
Chemin	
Ferraille, Vieux fer	
Sculpture	

Tableau 12_ Analogies et métaphores utilisées par les répondants pour qualifier les pylônes treillis et les pylônes tubulaires.

Treillis	Plutôt -		Plutôt +		Tubulaire
Moins agréable	-+	-	++	+	Plus simple
Moins recherché	-+	-	++	+	Plus discret
Plus laid	+?	-	++	+	Plus de recherche
Très laid	+?	-	-	+	Moins présent
Moins beau	-+	-	++	+	Plus <i>longiforme</i>
Plus agressant	+?	-	-	+	Clash moins dans le paysage
Pire que	-+	-	-+	+	Voir beaucoup moins
Aimer moins	+?	-	+/-	-	Assez imposant
Beaucoup plus large	+?	-	-	+	Moins d'espace sur la largeur
Plus volumineux	+?	-	++	+	Beaucoup plus agréable
Plus sécuritaire	++	+	+	+	Beaucoup moins choquant
Plus gros	++	-	+	+	Beaucoup moins industriel
Très aéré	++	+	+/-++	+/-	Un petit peu plus agréable
Plus apparent	+?	-	+/-++	+/-	Un petit peu plus mieux
Plus imposant	+?	-	-	+	Paraît moins
Vraiment gros	+?	-	-+	+	Paraît beaucoup moins
Très gros	+?	-	+	+	Mieux que
Pas mignon	-+	-	+	+	Meilleur effet
			-	+	Moins présent
			-	+	Moins évasé
			+?	-	Beaucoup d'espace ici
			-	+	Moins choquant
			-	+	Moins d'espace dans le paysage
			+	-	Plus présent
			+	-	Moins transparent
			-	+	Moins jurer
			+?	-	Pas très beau
			+?	+	Beaucoup moins imposant
			++	+	Aimer mieux
			-	+	Moins pire
			+	-	Pas génial
			++	+	Beaucoup mieux
			+	+	Être mieux
			+++	+	Tellement plus 'clean'
			+++	+	Tellement plus ordonné
			-	+	Dérange moins
			++	+	Plus abordable
			-	+	Pas choquant
			+++	+	Beaucoup plus élégant
			+++	+	Beaucoup plus léger
			-	+	Moins visible
			-	+	Moins imposant
			-	+	Dépare moins
			-	+	Écrase moins
			-	+	Perd mieux
			++	+	Plus léger
			-	+	Moins laid
			-	+	Moins envahissant
			-	+	Moindre mal
			-+	+	Pas trop dérangent
			+/-	+/-	Pas artistique
			-+	+	Pas trop dérangent
			+	+	Meilleur

Treillis	Plutôt -		Plutôt +		Tubulaire
			++	+	Plus simplifié
			-	+	Fatigue moins
			-	+	Pas agressant
			++	+	Plus facile à endurer
			-	+	Pas large
			--	+	Moins gros
			-	+	Moins important
			-	+	Pas si mal
			++	+	Plus fonctionnel
			-	+	Moins visuel
			+++	+	Beaucoup plus simple
			++	+	Plus intéressant
			-	+	Moins volumineux
			-	+	Moins massif
			+	-	Plus gros
			++	+	Plus beau
			+	-	Prendre plus d'espace
			++	+	Plus en harmonie
			++	+	Plus léger
			++	+	Plus esthétique
			++	+	Plus joli
			-	+	Moins d'inconvénients
			-	+	Voir moins le métal
			-	+	Moins évident
			++	+	Beaucoup mieux
			-	+	Déguise moins
			+/-	+/-	Meilleur dans le pire
			-	+	Moins masquant
			++	+	Plus invitant
			++	+	Plus petit
			++	+	Plus d'allure
			+/-	+/-	Plus clairs
			-	+	Brise moins
			-	+	Moins lourd
			+	-	Plus obstruction
			++	+	Plus droit
			-	+	Moins chargé
			++	+	Aussi apparent
			++	+	Plus moderne
			++	+	Confond mieux
			++	+	Plus restreint
			-	+	Moins envahissant
			-	+	Moins dommageable
			+	-	Plus présent
			-	+	Moins évasé
			-	+	Moins <i>apeurante</i>
					Plus récente

Tableau 13_Superlatifs utilisés pour décrire les catégories treillis / tubulaire.

Légende

- + valeur positive
- ++ valeur très positive
- valeur négative
- valeur plus positive que négative
- + - valeur plus ou moins négative
- + valeur plus ou moins positive

Chapitre 7 : Le phénomène appréciatif : un processus intégratif et nuancé

Le présent chapitre s'attarde à répondre à la question générale de recherche qui cherchait à savoir si le phénomène esthétique associé à la présence des lignes de transport d'énergie dans le territoire, dépassait les considérations formelles et visuelles des lignes, des pylônes et du paysage. À partir de la description détaillée des données d'analyse, un portrait global émerge et permet de saisir l'articulation de ce phénomène. C'est sur ce dernier point qui avait pour but de cerner certaines modalités qui opèrent dans la manière d'exprimer une appréciation, que repose la réponse à cette question de recherche. Cette dernière s'alimente des éléments spécifiques de l'expérience esthétique des équipements : entre l'appréciation des pylônes, des lignes et du paysage en situation d'expérience directe, d'expérience de l'environnement quotidien ou encore en situation de projet d'implantation d'une ligne à venir. Et il y a là un jeu de nuances qui s'observent lorsque les personnes ont à développer une appréciation d'un objet, d'une infrastructure et des environnements les intégrant. L'analyse des données présentées dans cette thèse propose que la compréhension de l'appréciation esthétique renvoie en soi à un phénomène humain complexe qui interpelle différentes valeurs, ces dernières orientant la finalité de l'appréciation. L'étude du processus appréciatif révèle que l'appréciation n'est jamais complètement déterminée parce qu'elle se construit de façon progressive. Elle se développe dans un rapport à la quotidienneté, l'imaginaire personnel et les souvenirs qui alimentent la familiarité avec laquelle les personnes appréhendent leur environnement. L'appréciation se sanctionne aussi à partir de valeurs personnelles ou collectives non-formelles qui s'entremêlent à l'appréciation stricte de la forme et la matérialité des équipements. Cette caractéristique de l'appréciation implique donc que l'analyse « experte » qui tend à bien documenter les conditions de saisie de la forme, dans ses aspects tant physiques que sensibles et spatio-temporels, doit constamment se replacer dans le contexte appréciatif plus subjectif assujetti à des valeurs d'un autre ordre. Cela ne discrimine en rien son importance dans la mesure où elle permet de tenir lieu de référence essentielle ou de support physique à l'énoncé d'une appréciation. Dans le contexte de l'analyse menée en situation d'expérience directe, cela a permis en outre d'identifier les

différentes modalités de sollicitation attentionnelle des équipements selon les conditions propres à un milieu donné.

Mais dans l'acte appréciatif, la forme n'est toutefois pas une sanction aussi déterminante que pourrait le laisser croire une posture *exclusivement* experte. En effet, la forme se qualifie en regard de valeurs diversifiées et interreliées qui modulent la richesse et la profondeur d'une appréciation qu'une analyse de l'expérience matérielle directe ne peut vraisemblablement révéler comme le souligne la discussion du chapitre quatre (4). Il y a donc une nécessité de lier à la fois l'étude experte de la matérialité, c'est-à-dire de la forme, à des points de vue des populations pour vraiment saisir l'appréciation des équipements. Cela permet en outre de mieux formuler le lien entre les conditions d'appréhension du territoire et des équipements et l'articulation d'une appréciation. C'est dans la volonté de saisir les préférences que se pose une réserve que soulève l'interprétation du phénomène appréciatif particulièrement par sa discussion du rôle de la forme dans l'acte appréciatif. Ainsi, une analyse qui se baserait uniquement sur des logiques de préférences associées principalement aux conditions formelles du paysage et des objets, et moins à leurs valeurs, tend à simplifier le phénomène esthétique aux questions d'apparence et, à dicter une option appréciative pré-déterminée sans en connaître les réelles motivations. En effet, une étude de préférences formelles occulte la progression appréciative qui se développe avec le temps ; les personnes confrontent à chacune de leurs expériences du territoire, leur registre personnel familial à celui que propose une situation nouvelle. Le phénomène appréciatif défini comme intégratif et nuancé offre certainement une plus grande instabilité quant aux choix d'intervention mais propose néanmoins de revenir sur des éléments qui confrontent la relation esthétique des personnes à leur environnement et aux sens qu'ils leur accordent. À cet égard, si l'appréciation est personnelle, elle se constitue dans un univers social avec lequel les personnes composent pour arriver à fonder leur appréciation. Plusieurs éléments de l'analyse poussent ainsi à envisager, à travers l'expression personnelle, des convergences qui réunissent des points de vue communs et partageables sur une problématique donnée. La conceptualisation du phénomène appréciatif revendique en cela, à travers une compréhension contextuelle de l'appréciation, une possibilité de communion que Berleant (1994 ; 1997) a introduit en tant que *communauté esthétique* ou *généralité contextuelle*. Cette forme de

généralisation ne sous-estime pas le caractère progressif et instable de toute appréciation, celle-ci pouvant être transformée à la lumière d'événements ou d'informations nouvelles à l'égard de la problématique.

Ces généralités contextuelles sont déterminées par les trois principales catégories de l'interprétation globale du processus appréciatif qui ont été définies comme : le registre de familiarité et d'étrangeté, le processus de priorisation de valeurs et la progression appréciative. Le présent chapitre s'applique à les décrire. Mais avant, il semble opportun de revenir sur les procédures méthodologiques. Pour en arriver à cette catégorisation synthétique du processus appréciatif, la catégorisation s'est construite à partir des mémos qui ont accompagnés l'analyse des différents types de données. L'approche par théorisation ancrée se sert des mémos pour transcrire les possibilités interprétatives de manière plus libre sans en faire des catégories qui sont liées directement au matériel (entretiens, documents, etc.). Ces mémos permettent de susciter l'émergence d'idées et de concepts, souvent plus synthétiques, qui alimentent par la suite le modèle interprétatif. La catégorisation du phénomène appréciatif s'est effectuée progressivement, avec l'aide des mémos développés en parallèle à la construction des catégories exposées précédemment, en visant une réduction interprétative importante : l'objectif étant de formuler un modèle le plus complet possible tout en restant simple et concis. On trouvera en annexe quatre (4), les fiches des mémos ayant servi à la catégorisation du phénomène appréciatif.

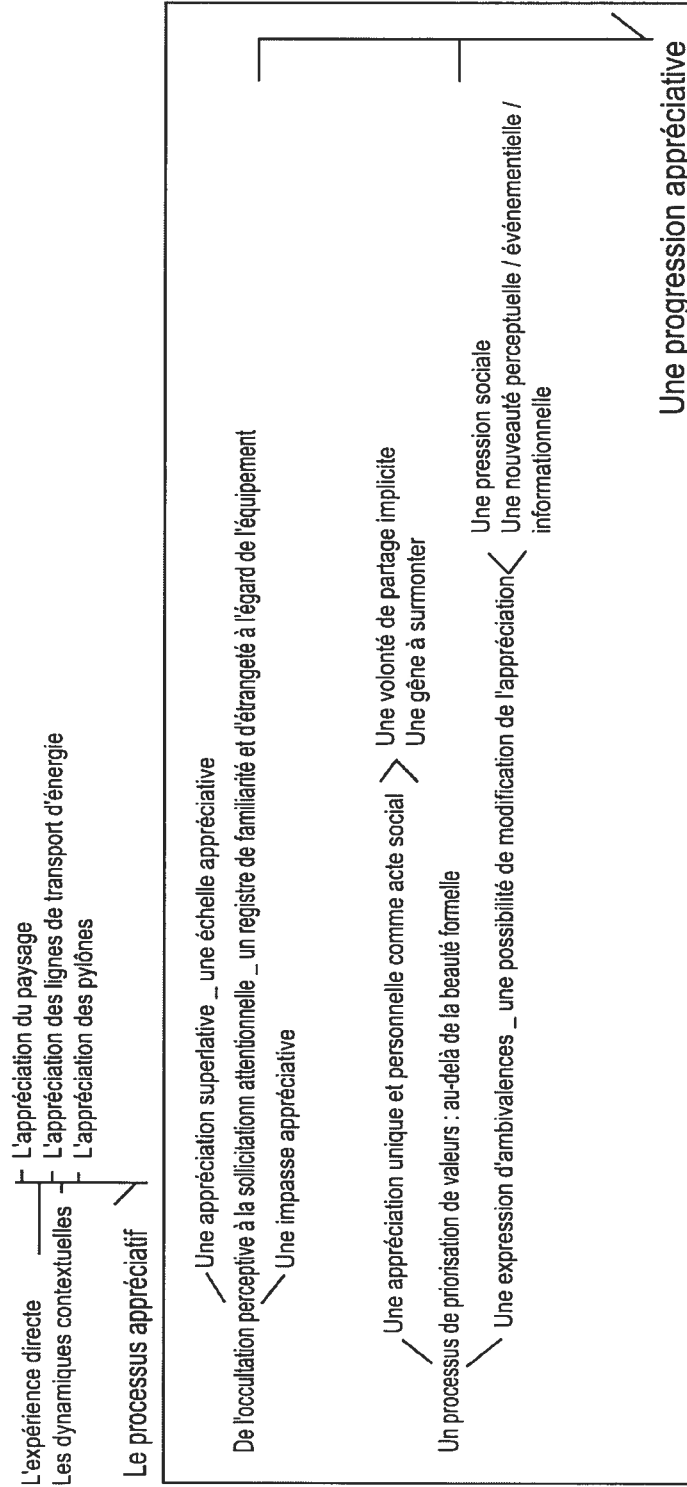


Figure 34_Conceptualisation du processus appréciaatif.

7.1 De l'occultation perceptive à la sollicitation attentionnelle : un registre de familiarité et d'étrangeté

Dans l'appréciation esthétique des équipements, la familiarité occupe une place importante et elle est associée à une appréciation globalement positive ou neutre. Si les conditions physico-spatiales déterminent les possibilités plus *objectives* de sollicitation attentionnelle des équipements sur le plan de leur visibilité, la familiarité vient ici les relativiser. En effet, bien que les équipements puissent être plus ou moins visibles selon leur type d'implantation, leurs caractéristiques formelles et la composition physico-spatiale du milieu, cela ne signifie pas pour autant qu'ils seront vus ou aperçus. Il existe donc des différences sur le plan de l'attention subjective d'un équipement au-delà de l'attention visuelle, où des possibilités d'occultation perceptive résultent d'un processus de soustraction de l'équipement au regard. La familiarité qui découle d'une forme d'habitude, voire une lassitude, et qui appartient à l'expérience quotidienne du territoire, serait vraisemblablement l'origine de cette dissimulation perceptive. Dans d'autres cas, c'est la forme archétypale en tant que forme familière, qui pousse vers une appréciation plus positive, l'équipement paraissant tout simplement plus intégré à l'ensemble. Le cas des pylônes tubulaires de type *poteaux* l'illustre bien puisqu'ils semblent entrer en dialogue avec les équipements verticaux du territoire. Cet aspect archétypal, de nature plus culturelle, a été également révélé par la caractérisation de l'expérience matérielle directe en ce que, sur le plan de la lecture des équipements dans l'espace, les pylônes tubulaires se confondent plus facilement aux registres des autres poteaux qui se trouvent déjà en abondance dans le territoire. L'analyse avait démontré qu'il y a en outre une confusion fonctionnelle du pylône tubulaire en regard des équipements de distribution, une échelle relative dans la lecture du pylône qui favorise cette confusion et qui suscite une neutralité attentionnelle.

La familiarité pourrait se comprendre par le fait qu'une situation pour laquelle on sollicite une appréciation, correspond aux attentes des personnes sur différents plans : visuelles, affectives, imaginaires, identitaires, culturelles, etc. Il n'y aurait pas de décalage entre, ce à quoi réfère la situation sur ces plans, et ce qu'elle représente en réalité. En somme, les situations familières sont considérées normales et par conséquent, on y porte moins attention. La plupart d'entre elles se

déploient dans un univers connu, dans lequel les personnes y trouvent des repères de la vie quotidienne, de leur culture ou de leur imaginaire. Avec la familiarité, une forme d'habitude visuelle peut s'installer, ce qui résulte en une atténuation et même une suspension de l'acuité perceptive des personnes. Dans ces circonstances, la présence des lignes de transport n'active pas d'attention particulière. On peut voir, dans ce phénomène, une forme d'acceptation latente des équipements dans le territoire dans la mesure où il ne semble pas déranger et cela engendre certainement une neutralité appréciative. Certaines situations explorées dans cette analyse laissent d'ailleurs présager d'un phénomène d'occultation perceptive de l'équipement face au paysage. En somme, l'équipement peut parfois s'effacer et laisser la place à l'activation paysagère.

En milieu rural, par exemple, une ligne semble peu dérangeante parce qu'elle représente une situation qui est habituelle. Le cas six (6) de la caractérisation de l'expérience matérielle (caractérisation experte) en fait l'illustration. De même, les pylônes à treillis classiques et standards, par leur abondante présence dans le territoire, font définitivement partie d'un registre familier. Les affirmations des répondants le démontrent bien lorsqu'ils reconnaissent les pylônes à treillis comme étant « nos pylônes » et évoquent le nombre de lignes dans le territoire québécois. À force de voir ce type d'équipements, ils ne leur portent plus d'attention et préfèrent mettre l'emphase sur ce qu'ils apprécient : sur l'ensemble, sans les équipements. Le phénomène d'occultation perceptive est peut-être plus flagrant lorsqu'on évoque la présence des câbles dans l'environnement. Dans les quartiers où les câbles de distribution sont enfouis, leur absence souligne à quel point leur présence est abondante dans les environnements quotidiens. En leur présence, on finit par ne plus s'en rendre compte. Dans ce cas, c'est l'absence qui force à rétablir la perception des câbles dans les environnements quotidiens et qui fait comprendre leur occultation perceptive. Une des participantes à l'enquête qualitative évoque l'exemple des photographies de vacance pour rendre compte de la présence des câbles dans les environnements quotidiens et pour signifier combien on en oublie leur présence. En effet, cette activité décrit assez bien ce phénomène : essayer de prendre une photographie en évitant les câbles est quasi-impossible.

R Bien moi, moi c'est sûr que tu sais j'ai fait... À Jonquière, j'ai fait beaucoup de caméra puis de photos puis... [rires] pour moi c'est les lignes électriques, ça c'est la pire affaire. Si, si seulement il n'y avait pas ça, on pourrait faire notre tournage puis ils se rendraient pas compte qu'on est dans, qu'on

veut faire comme si on était dans les années 40 puis tu sais? Si il y avait pas [rire] tu sais on est tout le temps en train d'essayer de « Bon bien on va resserrer le plan pour pas voir ça puis » ... C'est surtout ça là. Les lignes électriques là, je pense c'est la pire affaire (R03 - 202:210).

Cette situation particulière illustre également le point de rupture de l'occultation perceptive générée par l'habitude : elle peut à tout moment s'évanouir et l'équipement ressurgit à la perception. Devant la variabilité de l'attention, il devient donc important de saisir d'abord sur un plan « expert », les conditions potentielles de sollicitation attentionnelle telles que cela a été effectué au chapitre quatre (4). Le phénomène de résurgence perceptive est illustré par un événement comme le verglas qui a certainement agi comme un activateur. Cet événement a renouvelé l'attention portée à l'endroit des lignes de transport. Il suffit parfois d'en entendre parler, de se le faire montrer par quelqu'un ou tout simplement par hasard, d'en prendre conscience pour que la présence d'une ligne avec laquelle on était familier, engendre à nouveau un questionnement appréciatif. Il y a une forme de redécouverte de l'étrangeté de l'équipement dans le milieu de vie qui, bien souvent, ne fait que réactualiser la dépréciation paysagère. Par ailleurs, faut-il souligner que les équipements, bien qu'ils soient familiers comme objet, demeurent toujours étrangers dans le territoire pour certaines personnes. La composition organique d'un milieu qui renvoie à une conception valorisée du paysage autorise peu l'étrangeté et les effets d'écart qui pourraient, selon d'autres points de vue (le point de vue des experts de l'aménagement, par exemple), octroyer une valeur positive à l'ensemble. Dans les données d'analyse, les éléments du paysage qui contribuent à son appréciation (positive) correspondent majoritairement à une conception pittoresque du paysage. Tout élément qui s'y démarque risque de contribuer à sa dépréciation. En outre, les situations qui s'écartent de l'ordre du connu ou de l'attendu rendent difficile leur appréciation. Dans ces cas, il y a prévalence de l'étonnement, de la surprise sur une réelle compréhension de la situation : c'est trop nouveau, trop futuriste, trop en avance pour pouvoir commenter.

En l'occurrence, la familiarité en instaurant un registre de référence fort, favorise l'expression d'un certain statu quo dans l'acte appréciatif. Il devient alors difficile de dépasser les références connues pour proposer des alternatives qui y diffèrent. Et cette difficulté à dépasser ce registre tend à l'expression d'**une impasse appréciative** qui ne laisse pas de place à des possibilités nouvelles. En somme, pour permettre une modulation appréciative diversifiée, les personnes doivent avoir

intégrées différentes formes de possibilités matérielles dans leur registre de référence. Et, c'est justement le fait d'être capable d'imaginer qu'il est possible de faire autrement qui incite d'autres personnes à moduler leur appréciation en fonction d'alternatives. Cette caractéristique du phénomène appréciatif est particulièrement observable lors de situations projectives, c'est-à-dire des situations qui demandent des efforts d'imagination. L'impasse appréciative s'exprime spécialement dans les cas où les personnes doivent se représenter mentalement une situation physique hypothétique. Par exemple, la tentative de faire apprécier une image d'un pylône isolé de son contexte d'implantation provoque, chez certains répondants, un certain malaise et parfois une impossibilité d'appréciation. Il existe alors pour eux une réelle difficulté de projection spatiale qui les empêche d'imaginer un équipement isolé dans une situation donnée et l'image d'un pylône seul ne trouve aucun sens pour ces observateurs. D'autres répondants insistent pour spécifier que cette appréciation décontextualisée devra se valider en situation.

Cependant, le registre de la familiarité dans le processus appréciatif ne provoque pas systématiquement une impasse qui limiterait à tout coup le champ esthétique. Au contraire, elle supporte, dans bien des cas, l'appréciation : ce que l'on connaît sert de repères et ceux-ci deviennent des éléments de comparaison. Le phénomène d'appréciation du pylône dans le chapitre précédent a d'ailleurs révélé l'existence d'une articulation superlative du langage qui tend à démontrer l'expression d'une référence aux expériences et objets familiers dans un rapport du *pire* au *moins pire*, ou du *laid* au *moins laid*, rarement du *beau* ou d'un qualificatif autonome qui caractériserait de façon spécifique l'expérience esthétique de l'objet dans un milieu donné. Ainsi, la familiarité instaure une **appréciation superlative** qui se manifeste dans l'expression d'une **échelle appréciative**.

7.2 Un processus de *priorisation* de valeurs : au-delà de la beauté formelle

Dans le processus appréciatif, plusieurs valeurs se greffent à la forme des objets et se jumellent à la familiarité avec laquelle l'environnement quotidien est appréhendé. L'appréciation

esthétique des équipements s'inscrit alors dans un processus d'hierarchisation de valeurs de différente nature associées à l'objet et à l'environnement dans lequel il évolue. Dans ce phénomène de saisie globale des équipements s'entremêlent des enjeux écologiques, techniques, économiques, moraux, médicaux, politiques, symboliques, et d'autres encore, qui participent activement à la formation de l'appréciation. Et ce processus de *priorisation* de valeurs est d'autant plus important qu'il disqualifie parfois toute appréciation formelle. Les questions de santé et sécurité des lignes de transport d'énergie illustrent de manière éloquent ce phénomène mais, cela est aussi vrai pour des questions politiques, écologiques et morales lorsqu'elles deviennent incontournables et préoccupantes. Les risques provoqués par la présence d'un équipement dans un milieu de vie ont tendance, lorsqu'ils sont perçus comme étant suffisamment importants pour nuire à la santé et sécurité humaine, à instaurer une mise à l'écart de toute discussion sur sa forme puisqu'il est jugé dangereux. L'équipement est par conséquent apprécié pour son innocuité ou sa sécurité et sa beauté formelle devient inopérante dans le processus appréciatif. L'esthétique traditionnelle, spécifiquement la tradition formaliste, ne tolère pas l'introduction de valeurs non-formelles dans l'expérience esthétique en prétextant qu'il s'agit d'un phénomène distinct qu'il est nécessaire de mettre de côté pour entrer dans une expérience esthétique. L'analyse du processus appréciatif démontre que les personnes interrogées ne font pas de telles distinctions entre la forme et les autres valeurs associées à l'objet ou à l'environnement. Les considérations strictes de beauté formelle ne sont pas suffisantes pour fonder une appréciation. Les autres considérations du quotidien jouent un rôle fondamental dans la construction appréciative chez les personnes. Il existe par conséquent une imbrication des différentes valeurs dans le processus appréciatif et ces valeurs sont relativisées entre elles.

Paradoxalement, une appréciation fondée uniquement sur la forme tend à être jugée comme étant plus objective parce qu'elle s'appuie sur des qualités formelles et artistiques reconnues socialement. Ces dernières seraient statuées en regard des modèles esthétiques historiques, culturels et sociaux dominants dont la distance historique participe à leur acceptation sociale. Dans ce processus plus objectivant, les répondants avouent ne pas se sentir très compétents ce qui expliquerait qu'ils reconnaissent leur propre limite et énoncent leur appréciation de manière très

nuancée et en toute modestie. D'ailleurs, ils ne cessent de replacer leur propos dans le contexte subjectif et personnel d'où il émerge. Ainsi, dans l'expérience strictement subjective, l'**appréciation esthétique** est considérée comme **personnelle et unique**. Elle appartient à celui ou celle qui vit l'expérience esthétique et semble difficile à faire partager. En outre, elle révèle quelque chose que quelqu'un d'autre ne verra pas ou ne ressentira pas. Les répondants ont ainsi tendance à relativiser l'importance de leur appréciation en la qualifiant de subjective. L'expérience esthétique est également singularisée par les changements qu'ils soient liés au milieu physique (éléments de composition du territoire, les saisons, la lumière, etc.) ou aux dispositions des personnes (physique et psychologique). L'appréciation est toujours spécifique à une expérience : par la nature du lieu où elle est vécue et par la nature du moment dans lequel elle émerge.

Dans ce contexte très subjectif et temporel de l'appréciation, un doute subsiste néanmoins sur sa possibilité de partage. S'il est difficile de s'entendre sur une appréciation, celle-ci présuppose toujours une possibilité de compréhension chez l'autre notamment par l'acte de communication. En effet, les répondants tentent toujours de faire reconnaître leur point de vue en déployant des efforts d'explication et en évoquant différentes hypothèses liées à la situation qu'ils décrivent. Cette tentative justificatrice donne une certaine emprise des répondants sur la compréhension du phénomène. De même, les participants à l'enquête cherchent l'approbation de leur appréciation soit chez la chercheuse, soit en la généralisant ou en la considérant comme une évidence indiscutable. Il y donc une certaine résonance au concept esthétique de Kant qui insiste sur l'universalité inhérente au phénomène esthétique pourtant subjectif par **une volonté de partage implicite** de l'acte appréciatif, ce qui en fait un acte social donc intersubjectif et à portée collective.

Mais en même temps, la conviction du caractère personnel de l'appréciation rend parfois difficile l'expression de son fondement. Ainsi, dans certains cas, on constate une incapacité, chez les répondants, à émettre une appréciation ou encore à s'exprimer clairement sur les justifications de l'appréciation : « n'aime pas mais ne sait pas pourquoi ». En outre, il existe souvent un malaise ou une gêne à entrer dans le jeu de l'appréciation qui s'exprime par une incapacité ou une difficulté à décrire et qualifier une situation donnée. Les répondants ont également tendance à sous-estimer leur capacité appréciative et doivent être rassurés sur l'importance accordée à la valeur personnelle de

leur appréciation. Dans le processus appréciatif, il y a donc **une gêne à surmonter** qui laisse par la suite la place à une discussion plus ouverte.

Ainsi, le processus appréciatif n'est pas un processus stable et tranché. À plusieurs moments en cours d'entretien, l'appréciation se transforme et se développe à l'intérieur de conflits personnels et de remise en question. Ce phénomène est illustré par **l'expression d'ambivalences** qui offre **une possibilité constante de modification de l'appréciation**. L'appréciation n'est certainement pas figée. Elle évolue avec l'introduction d'informations, d'opinions différentes du sien et par des expériences différenciées.

La récurrence d'un point de vue différent du sien peut constituer **une pression sociale** suffisante pour ébranler une appréciation et parfois la faire vaciller. Les répondants riverains d'une ligne évoquent souvent les commentaires reçus sur leur choix d'y habiter à proximité. Cela occasionne un questionnement sur leur propre décision et les incite à expliquer davantage leur situation et parfois la remettre complètement en question. De même, la pression sociale qui est exercée par les médias sur les dangers de la proximité de l'habitation à une ligne de transport d'énergie, pousse les personnes qui vivent cette situation à se questionner et se positionner à cet égard. D'ailleurs, le discours ambigu véhiculé par les promoteurs au sujet des contradictions sur les études portant sur les effets des champs électromagnétiques sur la santé soulève des questionnements tout en favorisant une adhésion à l'argument du manque de preuve⁵⁵. Par contre,

⁵⁵ À ce titre, il est utile de référer à la catégorie de *l'adhérence au discours du manque de preuve* décrite dans le chapitre précédent.

l'introduction d'informations nouvelles sur ce sujet peut mener à une modification majeure de l'appréciation. Le fait d'avoir déjà ressenti des effets physiques sous la ligne, peut également favoriser une forme d'ambivalence dans l'appréciation. Il semble que ces éléments installent un doute qui rend plus difficile l'acte appréciatif en apportant des éléments de nature problématique et même contradictoire. Les personnes se trouvent beaucoup moins convaincues de leur appréciation. Dans certains cas, le seul fait d'évoquer des dangers pour la santé humaine implique que l'équipement ne peut trouver quelque rédemption que ce soit et teinte l'appréciation d'une valeur négative. Par ailleurs, des événements peuvent changer radicalement la perception sur un équipement et la crise du verglas est en ce sens exemplaire. Elle a introduit un doute sur la fiabilité du réseau et des équipements tout en réintroduisant le besoin électrique comme nécessité quotidienne. Elle constitue désormais une référence dans le discours personnel et social sur les lignes électriques qui pourra cependant se résorber avec le temps. En conséquence, **une nouveauté perceptuelle, événementielle ou informationnelle** provoque une déstabilisation suffisante pouvant aboutir à un vacillement appréciatif c'est-à-dire à une modification de l'appréciation.

7.3 Une progression appréciative

Sans aucun doute, plusieurs phénomènes associés à l'appréciation esthétique conceptualisés dans cette analyse insistent sur sa temporalité. L'appréciation se modifie, se construit et se transforme. En cours d'entretien, certains pourront penser que cette transformation de l'appréciation chez la personne est induite par l'intervieweur ou qu'elle correspond à un manque de compétences appréciatives. Sans écarter la possibilité de biais de la part de la chercheuse face au répondant qui apparaît dans tout acte de dialogue, l'appréciation semble se moduler autour d'une assimilation graduelle de la compréhension du phénomène qui permet justement l'articulation plus nuancée de l'appréciation. Lors de l'entrevue, il y a émergence de souvenirs qui sollicitent parfois un réajustement par rapport à un élément déjà discuté. Aussi, le seul fait de présenter des images incite à cette transformation appréciative par l'ajout de nouveaux modèles de référence. Ainsi, les personnes doivent confronter ce qu'ils connaissent à ce qu'on leur présente et parfois cela provoque un changement de perspectives ou de points de vue qu'ils n'avaient pas imaginé. Ils doivent alors

réajuster leur appréciation. De même, les images ont également fait émerger des souvenirs qui viennent s'ajouter à leur registre de référence et alimentent ainsi à nouveau leur appréciation.

En somme, l'appréciation se module et se transforme chez les personnes et il ne s'agit pas d'un phénomène qui demeure figé. Schaeffer (2002 ; 283) qui s'attarde à définir l'expérience esthétique en regard d'une conduite esthétique particulière qu'il définit comme étant « une relation d'attention appréciative », a d'ailleurs souligné la variabilité ou l'instabilité du jugement esthétique parce qu'il est de nature subjective. Pour Schaeffer, le jugement *esthétique* ou de goût qui est la conséquence d'une expérience esthétique peut toujours être modifié ne serait-ce que des informations nouvelles sont introduites lors de ce qu'il appelle la conduite esthétique.

En revanche, un jugement esthétique est toujours susceptible d'être aboli par une nouvelle conduite esthétique portant sur le même objet mais associé à un indice de satisfaction différent, par exemple parce que notre connaissance de l'objet a évolué et que donc l'attention que nous lui accordons est différente (Schaeffer, 2002 ; 284).

Cette particularité évolutive de l'appréciation, qui a été observée dans l'enquête, resitue l'importance que l'on doit accorder au caractère personnel et temporel de l'appréciation esthétique. À la lumière de l'analyse, ces aspects deviennent sans aucun doute des éléments-clés de l'appréciation bien qu'ils en interrogent la portée opératoire dans une analyse à valeur scientifique. Comment en effet arriver à décrire un phénomène qui se caractérise par une variabilité infinie de goûts et d'expériences personnelles? N'y a-t-il pas un danger d'un excès de relativisme et d'une esthétique qui se complaît dans un subjectivisme sans fin ? Plusieurs auteurs ont discuté de l'incertitude qu'occasionne une telle conception de l'esthétique. Ils n'y endossent pourtant pas les préoccupations sous-jacentes qui mènent parfois à un nihilisme latent (Berleant, 1994b ; Saito, 2001 ; Lee, 2005). Au contraire, l'esthétique ainsi renouvelée, parce qu'elle mise sur l'expérience esthétique et non sur les critères esthétiques, amène à interroger les modalités appréciatives personnelles et temporelles. Ces modalités constituent une façon d'appréhender le phénomène esthétique en misant sur les convergences et divergences qu'il fait naître. Cette manière d'aborder

l'esthétique permet en outre d'accorder davantage d'attention au processus même d'appréciation et non uniquement à sa détermination.

Par ailleurs, la dimension temporelle renvoie également au caractère réflexif de l'appréciation. Cet aspect de l'appréciation trouve des résonances dans la notion de continuité énoncée par Dewey (1934) et reprise par Berleant (1997). On se souviendra que Dewey a décrit l'expérience comme un flot continu dont participe différents événements en soi dissociables mais profondément liés l'un à l'autre. Un événement influence le suivant et ainsi de suite (Deledalle, 1967). Il y a là un aspect fondamental de l'expérience esthétique qui tend à s'inscrire dans un processus de formation de l'être.

L'interprétation du phénomène appréciatif sollicite un réel dépassement de l'esthétique formaliste tout en approchant l'analyse de la problématique en dehors d'une portée strictement politique. Elle conduit dans ce sens à se réclamer d'une esthétique du quotidien qui investit le sens accordé à la relation entre l'équipement et le paysage. Cette position tend à réunir les différents aspects du phénomène appréciatif qui sollicite à la fois le caractère personnel et temporel de l'appréciation en s'accommodant de sa relativisation constante en regard du contexte dans lequel elle s'articule. L'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie, en s'appuyant sur cette esthétique du quotidien, trouve sa source dans le processus nuancé et intégratif de toute appréciation. Elle participe à concevoir l'appréciation comme un processus qui engendre une discussion ouverte sur les projets d'implantation.

Chapitre 8 : Interprétation du phénomène d'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie : d'une logique de confrontation à une logique du *moins pire*

L'analyse qui s'est déployée dans les quatre chapitres précédents, s'est attardée à faire émerger les principaux points d'entente et de convergence de l'appréciation des équipements de transport, tout en soulignant les points de divergence. L'interprétation du phénomène d'appréciation esthétique des équipements s'appuie ainsi sur des données qui offrent une multitude de niveaux d'analyse méritant tous une attention particulière. La démarche méthodologique qui a jumelé l'expertise en paysage et en design, les perspectives des acteurs concernés par un projet d'implantation à l'expérience *ordinaire* a permis de révéler une richesse dans l'analyse qui implique différentes considérations à l'égard des lignes de transport d'énergie. Cependant, le défi réside dans la construction d'une proposition interprétative cohérente et synthétique qui réunit l'ensemble de ces perspectives sur le phénomène et qui permet de répondre de manière plus spécifiques aux sous-questions de recherches à savoir la nature du lien entre l'appréciation des équipements (lignes et pylônes) et du paysage, l'articulation de conflits potentiels de référents esthétiques entre ces mêmes entités, de même que le rôle des informations connexes au projet d'implantation et à la présence d'une ligne dans le territoire dans l'appréciation. Le présent chapitre posera donc les balises d'une réflexion axée principalement sur les logiques sociales afin de répondre à ces questionnements. Une analyse détaillée et approfondie des trois types de données soumises à l'examen qualitatif (l'expérience matérielle directe, les mémoires soumis au BAPE et les douze entretiens semi-dirigés) permet d'entrevoir les différentes modalités sociales qui offrent une interprétation ancrée du phénomène d'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie. L'emphase étant mise sur le discours social, l'apport de la compréhension et la saisie « expert » qu'offre l'expérience matérielle directe, apparaît *a priori* sur un second plan. Cela n'est pourtant pas le cas. Faut-il rappeler que l'analyse en situation d'expérience matérielle directe avait démontré combien il est difficile de se substituer au discours social populaire et qu'elle était plutôt tournée vers des opportunités d'action que vers des logiques de réaction face à la présence des équipements dans le territoire. Mais c'est dans la volonté d'inscrire ces opportunités d'action dans le modèle interprétatif et d'éviter de tomber uniquement dans un discours réactif, qui permet de ne pas sous-estimer

l'importance de cette démarche de terrain et de la juger essentielle dans l'approche proposée dans cette thèse.

Il importe de rappeler que l'analyse des mémoires du BAPE et des données de l'enquête qualitative, a révélé toute la polysémie qu'évoque l'idée de paysage et en soulève sa portée sociale plurielle. À la lumière des données recueillies et de leur interprétation, le paysage constitue une expérience esthétique du territoire par laquelle se manifestent à la fois un fort sentiment d'identité collective et un rapport géographique de type psychologique. Dans ces rapports qualifiés à l'espace sont introduites les dimensions à la fois personnelles et collectives qu'interpelle l'expérience esthétique du paysage. Elle est par ailleurs une expérience *active* qui se déploie dans le quotidien par des activités diverses et qui se module par conséquent dans une temporalité. Le paysage participe en outre à modeler la qualité de vie et la qualité du cadre de vie des personnes. Sur le plan symbolique, la qualification paysagère s'ancre dans une forme d'idéalisation de la nature qui contribue, au-delà de la valorisation des modèles du pittoresque et du bucolique, au bien-être physique et psychologique des personnes, étant fortement associée au calme et à la quiétude.

Partant de ces éléments d'interprétation du paysage qui ressortent de l'analyse, un effort supplémentaire d'interprétation engendre une perspective plus spécifique au phénomène d'appréciation esthétique des équipements en regard de la problématique paysagère produite. À cette fin, la présente discussion sera abordée en regard de deux propositions interprétatives qui définissent de manière générale les logiques propres au discours social entourant le phénomène d'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie : la logique de confrontation et la logique du *moins pire*. Ces deux lectures du phénomène interrogent, à leur manière, les intentionnalités sociales qui participent à la qualification paysagère et à ses opportunités de renouvellement. En s'ancrant résolument à l'intérieur du positionnement théorique énoncé dans la thèse, elles y démontrent la nécessité et la pertinence d'une esthétique du quotidien pour l'exploration des phénomènes entourant l'interface entre les environnements et les équipements publics qui contribuent actuellement à la construction sociale du paysage. À la suite de l'interprétation du phénomène d'appréciation esthétique des équipements à partir des logiques sociales de confrontation et du *moins pire*, un questionnement des pratiques aménagistes amène à

proposer le cadre du projet de paysage comme fédérateur de nouvelles avenues de prises en charge de ces réalités sociales.

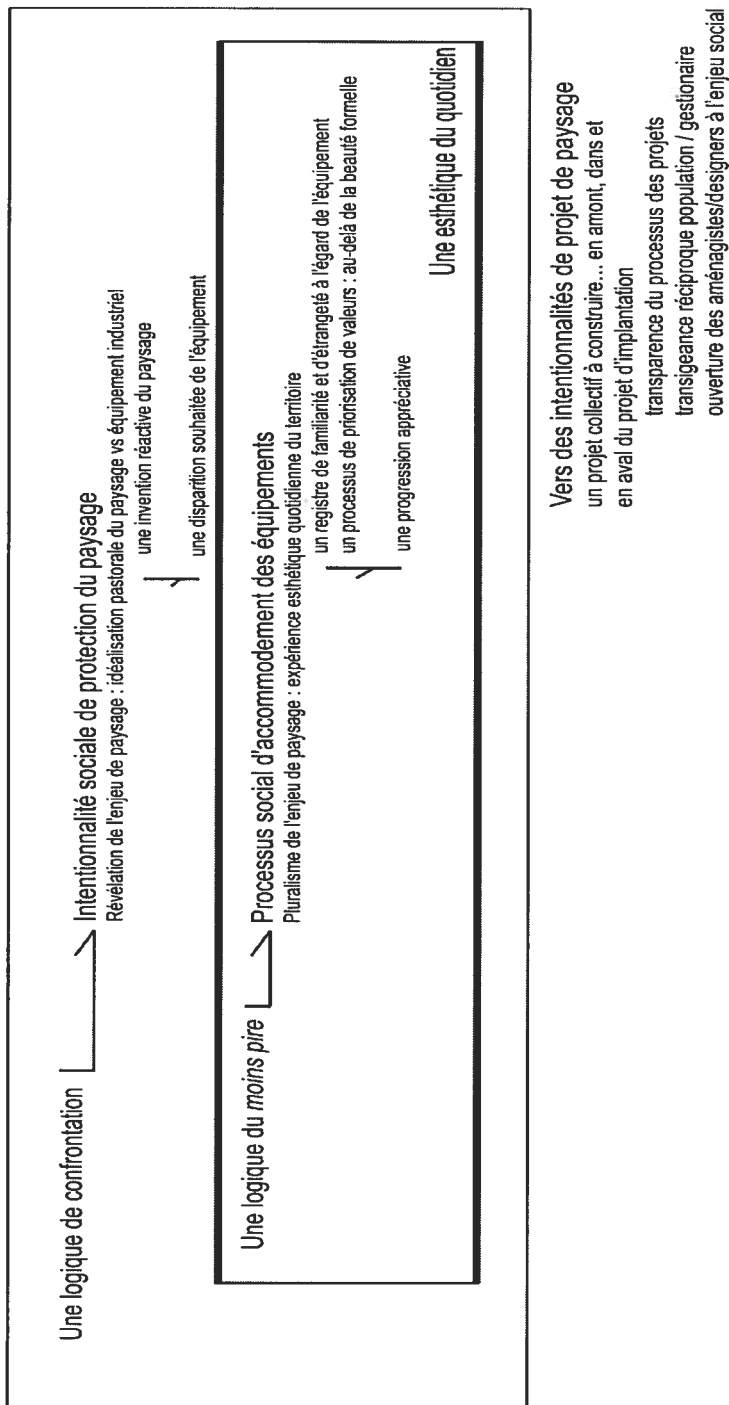


Figure 35_ Modèle interprétatif du phénomène d'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie.

8.1 Une logique de confrontation : une intentionnalité sociale de protection du paysage

Particulièrement illustrée dans les dynamiques contextuelles entourant les projets d'implantation comme le démontre les mémoires du BAPE mais également présente dans le discours social plus général comme en témoigne l'enquête qualitative, les équipements participent activement à la valorisation sociale et culturelle du paysage en tant qu'entité à protéger. En somme, la seule possibilité qu'une intervention vienne transformer le territoire de façon définitive, tend à révéler ou encore à réaffirmer, l'identité paysagère du lieu et à aboutir à un enjeu collectif de protection⁵⁶. Ainsi, pour certains, le territoire visé par l'implantation future d'un équipement deviendrait aussitôt un paysage. Pour d'autres, il réactive avec plus de force l'affection paysagère. Néanmoins, le paysage serait désormais à protéger de l'intrusion industrielle qu'occasionnent les lignes de transport. Cette invention paysagère ou encore sa réinvention, ne ferait qu'activer par la suite la volonté de voir disparaître les équipements. Ainsi, la problématique paysagère des lignes de transport d'énergie renvoie à une confrontation importante qui trouve ultimement refuge dans la dichotomie nature /

⁵⁶ Il est utile de revenir sur la *définition plurielle du paysage* caractérisée dans les mémoires du BAPE qui aboutissent à *un enjeu collectif de protection*. On peut également souligner que le désir de protection et de préservation du paysage est évoqué dans la caractérisation de l'enquête qualitative.

technologie⁵⁷. L'idéal pastoral du paysage présiderait en quelque sorte à cette opposition qui sous-entend une forme d'attachement à l'intégrité de la nature et son caractère inviolable. Si bien que l'appréciation esthétique du paysage exclurait d'emblée la présence des équipements. En quelque sorte, le paysage s'éclipse avec la présence des équipements et s'ensuit un réel sentiment de perte de celui-ci dans ses manifestations plurielles : perte de la pleine nature, pertes économiques, création d'un espace de déréliction, perte d'un espace bienfaisant, etc⁵⁸. L'idéal esthétique que constitue le paysage, en tant que beauté naturelle ou pittoresque, ne pourrait trouver de rédemption avec des équipements industriels⁵⁹. En conséquence, la dépréciation du paysage domine le discours

⁵⁷ Il ne saurait être trop avisé de recommander les travaux de Leo Marx (1964 ; 1994) sur la technologie et la nature. Cet historien de la culture américaine a brossé un tableau très convaincant de la relation ambiguë entre une nature idéalisée et une technologie exaltée. Dans son ouvrage, *The Machine and the Garden*, Leo Marx scrute l'imaginaire américain par la métaphore de la contradiction : entre l'idéal pastoral d'une part et les cadres de vie artificiels des Américains, d'autre part. Dans le texte « *The Idea of « Technology » and Postmodern Pessimism* », Leo Marx (1994) renvoie plus précisément au concept de technologie qui a d'abord été conçu comme un agent de changement social et de victoire de l'homme sur la nature. Avec le temps, le concept devient progressivement au cours du XX^e siècle la métaphore du désenchantement postmoderne.

⁵⁸ Dans la catégorisation des mémoires du BAPE, ces éléments s'ancrent dans la définition plurielle du paysage qui tend néanmoins à aboutir à un enjeu collectif de protection. De même, ils se définissent de manière plus évidente lorsqu'on les associe aux impacts visuels. Les catégories *un paysage perdu à jamais* et *une expérience de la nature sacrifiée* en témoignent particulièrement au point 5.5.4.

⁵⁹ Ici, il est utile de référer à la catégorisation de l'enquête qualitative qui souligne d'une manière plus subtile cette dialectique : la catégorisation du paysage en tant qu'une *évocation idéalisée de la nature* (point 6.1.2), une *psychologie géographique* (point 6.1.3), *un espace à conserver et protéger : une absence idéalisée d'infrastructures* (point 6.1.5), la *dépréciation paysagère relative* (point 6.2.2).

social sur les équipements de transport d'énergie et générerait un désir de préservation et de protection. Autant les mémoires des audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en révèlent l'importance que l'enquête qualitative en fait la démonstration plus nuancée.

Dans plusieurs cas, la disparition du paysage s'exprime pourtant à l'aube de son invention. Ainsi peut-on dire que ce phénomène dépréciatif fait souvent émerger le paysage. On assisterait alors à une invention du paysage qui s'effectue de manière réactive. Et cela est particulièrement vrai en situation de projet où la valorisation paysagère est supportée par l'implantation potentielle des équipements qui vient menacer l'intégrité territoriale et qui affecte la qualité de vie et la qualité du cadre de vie des citoyens. Poullaouec-Gonidec (1998) a souligné avec justesse cette particularité du discours sur le paysage au Québec : « Il est aussi le résultat d'une attitude réactive vis-à-vis du changement. Car il est vrai que l'on s'intéresse au paysage que lorsqu'il est menacé. La plénitude paysagère semble en effet, prendre naissance à la veille de sa disparition ». Ce phénomène d'invention paysagère engendre une mise en valeur de différentes réalités qui trouvent résonance dans la relation esthétique quotidienne accordée au territoire avec le temps. Il y a, dans ce phénomène, une forme de réactivation de l'appréciation portée à l'endroit du territoire qui insiste désormais sur une qualification qui était jusqu'alors, latente. Cette qualification paysagère est supportée par la venue des équipements.

À la base de l'invention du paysage ou de sa réactivation, il semble néanmoins exister une apparente impossibilité de conciliation du paysage et des équipements. Les éléments de la problématique qui participent de cette logique de la confrontation sont par ailleurs liés à des

considérations esthétiques qui s'appuient essentiellement sur une idéalisation de la nature et qui conduit à la construction sociale du *beau paysage* d'une part, et sur une impasse appréciative⁶⁰ importante quant à l'équipement lui-même et à son implantation territoriale qui le rend du coup indésirable, c'est-à-dire laid en son essence. De telle sorte que l'enjeu de paysage cristallise à ce point l'appréciation des équipements, qu'il évacue totalement la possibilité qu'un pylône, par exemple, puisse être un *bel objet*. Il ne peut se soustraire à sa relation environnementale. Le préjudice au paysage est si fort que sa forme opère très peu dans l'appréciation, bien qu'elle agisse en partie mais suivant d'autres logiques que l'interprétation du phénomène tente d'explorer plus loin dans ce chapitre. Mais dans la présente interprétation par la logique de confrontation, l'équipement doit disparaître pour préserver le paysage ; l'enfouissement des lignes de transport d'énergie constitue ici l'idéal esthétique à atteindre⁶¹. Le non-équipement, comme modèle esthétique, interroge par ailleurs les attentes des personnes à l'égard des équipements. Bien que l'analyse ait révélé une variation dans l'appréciation accordée à l'équipement selon les milieux et les types de pylônes, aucune proposition ne semble totalement satisfaisante si l'on tente d'atteindre l'idéal qui s'actualiserait dans une forme de beauté naturelle. C'est donc dire qu'il n'existerait pas, actuellement, de solution suffisamment acceptable quant à la présence matérielle des équipements dans le territoire qui permettrait de renouveler l'idéal paysager. L'atteinte au paysage demeure toujours là, en

⁶⁰ Le phénomène caractérisé par l'*impasse appréciative* est décrit dans le chapitre précédent au point 7.1.

⁶¹ Cet élément renvoie à la catégorie une disparition souhaitée de la ligne issue de l'analyse de l'enquête qualitative ainsi que les catégories *une expérience de la nature sacrifiée* et par *une dépréciation des équipements* provenant de la catégorisation des mémoires du BAPE (point 5.5.4).

arrière-fond du discours social sur les équipements, l'idéalisation des équipements se manifestant davantage en termes de non-présence.

En conséquence, si l'analyse de l'appréciation esthétique s'appuie uniquement sur le paysage idéal ou la réformation du paysage, la réponse sociale à l'implantation d'une ligne tendrait alors à ne revendiquer que sa disparition. Cette disparition n'étant pas toujours possible, elle ne peut qu'aboutir au constat d'une perte paysagère. La logique de confrontation n'autoriserait donc aucunement les demis-mesures, et finirait par exclure toute possibilité de réconciliation entre le paysage et les équipements parce que leur réunion ne trouve pas d'ancrage dans les modèles attendus du *beau* paysage.

Parallèlement, le phénomène de dépréciation esthétique des équipements sur le paysage a fait naître, sur le plan de l'aménagement, une volonté de minimiser les répercussions de l'équipement à l'égard du paysage en tentant de le dissimuler. En misant uniquement sur la protection du paysage, les interventions matérielles se sont subordonnées à des stratégies visant à rendre le moins visible possible les équipements par des principes de camouflage en espérant les faire *disparaître*. Du coup, elles ont exclu un registre plus élargi de leurs possibilités matérielles, spatiales et symboliques.

De plus, la protection du paysage s'est principalement centrée sur sa dimension visuelle. Elles insistent donc actuellement à préserver le paysage *visuel* par différents principes qui visent précisément à faire fi des équipements ou encore à viser son embellissement. Mais comment faire disparaître un équipement de cette taille sans renvoyer à la logique de confrontation ? À l'inverse, comment consacrer un objet *beau* quand ce registre appréciatif est pratiquement inatteignable sur le plan social ? L'analyse de la problématique démontre clairement que les questions du paysage ne se bornent pas uniquement aux conditions visuelles de sa mise en œuvre.

Les stratégies appliquées à diminuer l'impact visuel sur le paysage, le design des pylônes ou la dissimulation paysagère axées sur le concept de visibilité, tendent à ignorer la complexité de la problématique paysagère et à la confiner aux seules considérations du visible. Dans cette lignée, ils atteignent rarement leurs objectifs car ils sous-estiment l'importance de l'atteinte au paysage

engendrée par la présence des équipements. Et paradoxalement, ces stratégies insistent parfois, par le design des équipements, à promouvoir la valorisation paysagère par la mise en beauté d'un équipement, l'embellissement, dont le qualificatif de *bel objet* est socialement inconcevable. Il y aurait donc, au sein de ces pratiques, une négation de la structuration esthétique plus complexe qu'impose forcément de tels équipements sur le territoire et qui s'établit sur les plans spatial, symbolique, matériel, sensible, pratique et moral. À vrai dire, en misant uniquement sur les dimensions visuelles du paysage et de l'équipement, une profonde scission apparaît entre l'équipement et le paysage qui ne trouve jamais vraiment de répit puisque la mise en application des principes d'aménagement qu'elle génère n'apparaît pas réalisable en soi. En prenant appui sur la logique de confrontation, les stratégies aménagistes seraient donc paralysées dans une forme de *statu quo* qui n'autorise pas l'intervention. C'est dire ici combien il est difficile de réunir les conditions d'acceptabilité sociale des équipements dans cette perspective d'aménagement.

Si bien que, ni une amélioration esthétique des équipements, ni même les pratiques d'atténuation des impacts visuels ne peuvent répondre adéquatement à la problématique posée en termes dialectique, puisque l'idéal paysager ne peut tolérer la présence d'équipement. D'ailleurs, en situation d'implantation projetée d'une ligne de transport d'énergie, les opposants omettent toutes formes d'alternatives comme le design des pylônes par exemple⁶². Ce dernier est considéré comme

⁶² Cette idée renvoie à la catégorisation des dynamiques contextuelles des mémoires du BAPE et aux attitudes des intervenants en situation de projet. Ainsi, l'analyse a démontré que l'énoncé d'alternatives implique une acceptation implicite du projet qui expliquerait que le design en tant qu'amélioration esthétique des équipements constitue une

une ouverture à l'implantation de la ligne et, une telle position n'est pas envisageable sans amoindrir l'intégrité du discours d'opposition qui tend à vouloir protéger à tout prix le paysage puisque celui-ci fonde son invention et sa réaffirmation à même le projet d'implantation.

8.2 Une logique du *moins pire* : un processus social d'accommodement des équipements

À la lumière des autres éléments de l'analyse en situation de projet d'implantation, d'expérience directe et de l'enquête qualitative, plusieurs potentialités se portent à la défense d'une réactualisation de la problématique paysagère des équipements de transport d'énergie. Ces alternatives font un contrepoids à la logique de confrontation qui mise uniquement sur la protection du paysage. Il s'agit en somme d'une logique sociale qui émerge non plus d'une idéalisation esthétique mais de la compréhension de la relation quotidienne des personnes aux équipements actuels. Ainsi, l'interprétation du phénomène conduit à considérer désormais une logique appréciative médiane qui est exemplifiée par l'usage chez les participants à l'enquête des élocutions langagières superlatives. Celles-ci tendent à rendre compte d'un processus d'accommodement d'une réalité et non de son idéalisation : « meilleur dans le pire », « clash moins dans le paysage », « un petit peu plus mieux », « moindre mal », « fatigue moins », « moins dommageable », « moins pire ». Partant du constat de l'invention réactive du paysage par les équipements en situation de projet ou de la réactivation de la valorisation paysagère préexistante et de sa perte aussitôt programmée, la logique sociale du *moins pire* resitue l'appréciation esthétique des équipements au-delà de la quête de la protection à tout prix du paysage dans son idéalisation de ce qui peut être considéré comme un

alternative peu évoquée dans les mémoires (voir les pylônes tubulaires, une opportunité d'amélioration en sourdine au point 5.5.4).

beau paysage. L'interprétation du phénomène trouve plutôt écho dans une logique appréciative intermédiaire qui transcende en quelque sorte l'idéal de la disparition complète de l'équipement ou de son potentiel à réformer le paysage. Elle se déploie en regard d'une situation d'accommodement plutôt que d'une situation souhaitée, idéale ou hypothétique.

Pour ce faire, la valeur esthétique d'un tel équipement trouve tout son sens dans l'introduction des différents aspects de la problématique esthétique des lignes sur les plans physique, personnel, temporel, politico-procédurale, pratique, éthique et écologique. Elle constitue certainement la seule perspective possible de conciliation entre le paysage et les équipements. En quelque sorte, l'interprétation du phénomène d'appréciation esthétique des équipements par la logique du *moins pire* tente de rendre compte du discours social qui, une fois confronté à leur présence, réussit par divers moyens à s'y accommoder. Cette posture implique un point de vue plus conciliant qu'il n'y paraît en substance, sans pour autant se détacher des valeurs sous-jacentes à la présence des équipements de transport d'énergie dans le territoire qui est fortement imprégnée par une volonté de disparition. Leur présence n'est pas considérée comme une solution idéale et participe plus à la détérioration du paysage qu'à sa réformation et par conséquent, il est toujours préférable de l'éviter. Enfin, la compréhension de cette logique concourt à trouver des solutions innovantes quant à la présence nécessaire d'équipements dans le territoire, à partir du moment où elle est rendue inévitable pour toutes sortes de raisons⁶³. Elle encourage principalement à générer

⁶³ Les projets d'implantation d'infrastructures dans le territoire interpellent généralement le politique et c'est là que se pose la limite de la présente interprétation. Les logiques discursives explorées dans ce chapitre sont issues d'un constat qui insiste sur les modalités appréciatives une fois confrontées à la présence des équipements dans le territoire et ne

de nouvelles perspectives d'aménagement plus qu'elle n'autorise la légitimation de tous les projets. Par la saisie fine des dynamiques sociales, elle inscrit, en somme, la situation de conflits à même le processus appréciatif qui devrait toujours alimenter l'évaluation et la mise en œuvre des projets d'implantation et des stratégies d'aménagement, et de design en découlant.

Dans la lecture du discours social, il est donc possible de saisir l'ambiguïté que pose l'aménagement de telles infrastructures. Ainsi, la logique du *moins pire* propose une interprétation du phénomène d'appréciation esthétique des équipements qui interpelle la complexité humaine avec toutes ses ambivalences et contradictions. Elle se construit autour de l'adaptation quotidienne à la présence des équipements qui se développe par des activités et des pratiques dans les milieux de vie. Elle se saisit également par le sens accordé à ces milieux de vie. Elle puise donc ses références dans l'univers quotidien. La logique du *moins pire* constitue en ce sens une interprétation qui rétablit une certaine possibilité de conciliation des équipements à l'égard du paysage en s'appuyant sur la lecture éclatée de l'appréciation esthétique qui est décrite comme un processus nuancé et intégratif. Elle offre l'opportunité de réunir les conditions optimales du compromis le plus acceptable. C'est donc la prise en charge de la problématique dans son ensemble et l'ancrage dans le quotidien qui peuvent ultimement conduire à construire la meilleure situation de conciliation qui trouve résonance dans le processus même d'appréciation. C'est par et dans l'acte appréciatif que la richesse d'une telle interprétation doit être replacée. Elle s'inscrit dans la construction sociale de l'appréciation qui s'exerce de manière progressive en regard de la familiarité à laquelle elle réfère et des valeurs qui la modulent.

peuvent se substituer à un examen des conditions de mise en œuvre de tout projet, particulièrement dans ses justifications politiques et économiques.

Une des grandes difficultés soulevées lors de l'analyse consiste à renouveler les attentes populaires à l'égard du paysage dans la mesure où l'implantation de lignes de transport concourt à révéler le paysage et à miser sur sa protection. De même, il a été observé que la familiarité à l'égard des équipements et du paysage participe à construire un registre de référence qu'il est difficile de dépasser. Ainsi, l'appréciation se module en grande partie sur la base de ce qui est attendu du paysage et des équipements de transport d'énergie et non sur leurs potentialités actuelles et futures qui demeurent inconnues et insoupçonnées des répondants. En ce sens, les personnes ont de la difficulté à imaginer des alternatives ce qui opère généralement une forme d'impasse dans l'appréciation esthétique. Il leur devient donc difficile d'envisager une autre façon de faire et même de se la représenter mentalement. L'enquête renseigne également sur le caractère formatif et réflexif de toute appréciation dans la mesure où il y a une progression de l'appréciation dans le temps : les personnes acquièrent donc, par et dans l'acte appréciatif, des compétences. Ce processus de progression est affecté par différents procédés perceptifs, cognitifs ou événementiels : par l'intégration de nouvelles informations et connaissances sur les lignes de transport d'énergie (effets des champs électromagnétiques sur la santé, besoin énergétique, sources de production plus écologiques, pratiques de gestions responsables socialement, etc.), par le seul fait de se pencher sur ces questions lors de l'enquête, par l'ajout de nouvelles références formelles et matérielles comme en témoigne l'introduction de photographies d'équipements internationaux ou par l'impact d'événements comme le verglas de 1998. Ainsi, la complexité du phénomène appréciatif amène à relativiser les formes de *statu quo* qui sont opérants dans une logique de confrontation sans pour autant les occulter et les évacuer totalement. Il peut être utile d'illustrer comment se manifeste l'acte appréciatif à partir des catégories révélées lors de l'analyse et comment elles permettent de le comprendre à partir d'un discours social plus conciliant envers les équipements.

8.2.1 Le registre de familiarité / étrangeté des équipements : entre occultation et révélation perceptive

Les contextes physiques d'implantation des lignes de transport d'énergie sont reconnus pour être des environnements quotidiens familiers. Les équipements participent donc à la modulation

appréciative de ces environnements qui est régi par les différentes expériences que provoque la quotidienneté. En analysant ces expériences, il a été démontré que la familiarité tend, chez certaines personnes, à diminuer l'attention visuelle envers les équipements implantés. Ainsi, l'attention n'est pas toujours activée de la même manière et par conséquent, il arrive que certaines personnes ne *voient* tout simplement plus les équipements. La familiarité⁶⁴ avec laquelle l'environnement est appréhendé joue alors un rôle important dans la modulation appréciative en favorisant, parfois, un effacement des lignes de transport dans le territoire. Les équipements deviennent en quelque sorte imperceptible ce qui actualise les autres aspects du territoire et conduit alors à faire resurgir le paysage. Ce phénomène d'occultation perceptive de l'équipement se module selon les personnes, les types de pylônes et ses composantes tout particulièrement les câbles. Certaines personnes parviennent à occulter la présence des équipements en grande partie parce qu'ils leur sont devenus très familiers. Toutefois, la familiarité ne s'exprime pas toujours de cette manière pour toutes les personnes, les milieux d'implantation et les types d'équipements. Par exemple, les pylônes à *treillis* sont fortement associés à l'univers technique et industriel de l'électricité mais ils sont à ce point présent dans le territoire québécois que l'on s'attend à leur présence. En fait, les personnes s'habituent à cette présence qui les accompagne dans leurs déplacements et dans leur cadre de vie et ils finissent par ne plus se rendre compte de leur présence. En ce qui concerne l'appréciation esthétique des lignes constituées des pylônes tubulaires de type *muguet*, l'occultation perceptive trouve un autre registre pour s'activer. Il s'agit plutôt d'une dissociation archétypale avec l'idée même

⁶⁴ Cette analyse tire ses sources de la catégorie *une sollicitation attentionnelle envers les équipements* (point 6.2.2) décrite dans la catégorisation de l'enquête qualitative. Cette catégorie avait préalablement été explorée sur le plan visuel

du pylône qui joue ici en faveur du paysage, puisqu'ils réfèrent plutôt au monde des poteaux. Dans le territoire, de nombreux types de poteaux cohabitent avec les pylônes tubulaires qui tendent à s'y mêler et du coup, ils n'attirent plus autant l'attention. Sur un plan strictement visuel, l'équipement tubulaire se perd dans l'ensemble en se confondant aux autres équipements verticaux du territoire. Ce phénomène est aussi présent dans la relation aux câbles dans le territoire puisque leur abondance en diminue l'attention sur eux. Avec le temps, se forme chez certaines personnes une occultation de la présence des équipements. Ainsi, les équipements ne sollicitent plus l'attention sur eux et par conséquent, ils ne font plus l'objet d'une relation dépréciative⁶⁵. De même, la proximité à un équipement en situation d'habitation riveraine tend à le rendre familier dans le quotidien en plus de laisser vacant un espace collectif souvent valorisé en raison de l'emprise⁶⁶.

En somme, les personnes peuvent arriver à ne plus se soucier de la présence des équipements en situation d'appréciation et faire apparaître le paysage au-delà des équipements. Ce phénomène s'installe avec le temps et l'habitude⁶⁷. Les équipements de transport d'énergie se trouvent alors en suspens de la perception⁶⁸. Cependant, ce phénomène peut en tout temps se confronter à nouveau à une sollicitation attentionnelle et provoquer une modification de

et perceptif dans l'analyse de la caractérisation paysagère en situation d'expérience directe (point 4.2.3).

⁶⁵ Ces éléments d'analyse renvoient à la catégorisation générale des expériences directes générée par la caractérisation paysagère (point 4.2.3). Ils sont également abordé dans la catégorisation des pylônes *muquet* et *delta* en tant que *poteaux* dans l'enquête qualitative (point 6.3.4.1)

⁶⁶ Voir à ce sujet les sous-catégories associées à la catégorie *une expérience de proximité* de l'enquête qualitative (point 6.2.4).

⁶⁷ Faut-il ajouter que l'analyse a aussi souligné le fait que certains individus n'arrivent jamais à occulter la présence des lignes et qu'ils ne peuvent arriver à faire ressurgir le paysage.

⁶⁸ Ces éléments sont décrits dans la catégorie *une sollicitation attentionnelle envers les équipements* développée dans l'analyse de l'enquête qualitative (point 6.2.2).

l'appréciation. En conséquence, les équipements redeviennent présents à la perception. Aussi, une forme de résurgence du paysage peut également être provoquée *a contrario* par une réactivation perceptive des équipements lorsqu'un événement ou une information vient rappeler leur présence, tel que cela a été démontré par l'événement du verglas⁶⁹. La réactualisation de la présence des équipements dans le territoire provoque alors une forme de changement perceptif qui fait ressurgir la problématique paysagère des équipements sans nécessairement la stigmatiser au point de la rendre intolérable. Cela dépendra du rapport personnel à l'équipement, si d'autres valeurs, par exemple, viennent l'emporter sur la dépréciation résultante. Mais dans cette perspective, réside toujours la trace de la logique de confrontation qui est active et sous-jacente aux différentes possibilités d'accommodement des équipements dont participe la familiarité avec laquelle les environnements quotidiens se perçoivent. C'est précisément cette ambivalence du phénomène que tente d'exprimer la logique du *moins pire*.

8.2.2 Une imbrication de valeurs à relativiser en regard de la forme et la matérialité de l'équipement

Au-delà de ce phénomène qui conduit à l'occultation perceptive des équipements ou à leur révélation, l'analyse a décrit les différents types d'expériences que les lignes de transport génèrent dans les environnements quotidiens. Dans la plupart des cas, l'examen des données a conduit à

⁶⁹ L'événement du verglas est évoqué dans l'analyse de l'enquête qualitative et renvoie aux catégories d'une *possibilité de modification appréciative* (point 6.2.2) et des *pylônes à treillis comme anciens modèles* (point 6.3.2) et comme *équipement faillible* (point 6.3.2.1).

révéler une imbrication de différentes valeurs dans le processus apprécitatif lié à ces expériences. Cet entremêlement de valeurs provoque à l'occasion des conflits appréciatifs chez les personnes, illustrant ici la relation complexe entre les équipements et le paysage. La logique du *moins pire* s'articule donc également à la lumière du processus de *priorisation* des valeurs concernées par le conflit d'appréciation. Selon les valeurs qui entrent en jeu dans l'appréciation, il est utile de bien saisir celles qui tendent à l'accommodement des équipements afin de comprendre certaines conditions de l'acceptabilité sociale des équipements : la bonification spatiale des emprises, l'importance du cadre de vie et de la qualité de l'habitation, un accès à la nature et aux activités récréatives, entre autres choses, l'illustrent bien. La compréhension de ces modalités d'accommodement servira certainement à mieux envisager et encadrer les opportunités d'aménagement futures des lignes de transport d'énergie lorsqu'elles sont indispensables.

En somme, si une personne considère que les équipements ne sont pas désirables dans les milieux sur les plans matériel et visuel, elle peut à la fois accepter leur présence parce qu'elle les sait nécessaire à la vie contemporaine. L'utilité de l'équipement tend alors à infléchir l'appréciation de manière plus positive sans affecter sa forme et sa finalité matérielle. Par contre, dans une situation d'un projet d'implantation d'équipements de transport d'énergie à venir, l'utilité publique de l'équipement doit se révéler à travers le processus du projet qui exige une démonstration valable de sa réelle nécessité par les promoteurs. Cette posture n'autorise donc en rien l'implantation des projets dans le territoire de n'importe quelle sorte et de n'importe quelle manière sans questionner leur nécessité et leur pertinence. Au contraire, l'appréciation se modulant à même la pertinence d'un projet, cette dernière doit être justifiée et démontrée sur plusieurs plans pour qu'elle soit acceptable. Ainsi, l'appréciation d'un projet peut également se déployer lors d'événements qui rappellent l'importance de l'électricité, par la publication de nouvelles informations à l'égard du besoin électrique de la communauté ou même par le potentiel économique généré par le développement du transport d'énergie, l'exportation par exemple. Dans tous les cas, la transparence quant au processus même de mise en œuvre des projets et leurs justifications demeurent indispensables car l'analyse démontre clairement que la confiance envers les promoteurs est ébranlée comme en témoigne la catégorie du rapport de force disproportionnée illustrée par l'expression *David contre Goliath*. De même, le

processus doit conduire à des pratiques d'implantation et d'aménagement jugées rigoureuses et adéquates par les citoyens. Si l'équipement tend à détériorer le paysage sur le plan visuel, il peut néanmoins contribuer à la qualité de vie générale des citoyens et l'ambivalence que fait naître ces deux aspects de la problématique esthétique peut faire modifier à tout moment l'appréciation des équipements. À partir de là, une ouverture appréciative est possible et permet de considérer différentes possibilités d'intervention qui constituent, non pas un idéal, mais plutôt un compromis acceptable qui s'exprime par une volonté d'accommodement.

8.3 Une esthétique du quotidien à la rencontre de la logique du *moins pire*

La logique du *moins pire* propose de revoir l'interprétation de la présence des lignes de transport d'énergie dans le territoire et par conséquent, les projets d'implantation en visant l'intégration d'une pluralité de valeurs qui participent à la qualité de vie et du cadre de vie dans le quotidien et donc à moduler l'expérience esthétique du paysage. Par contre, cette posture ne signifie pas que tous les projets soient acceptables et que la protection du paysage ne soit pas souhaitable, bien au contraire. Il s'agit surtout de lire autrement l'articulation du conflit entre les équipements et le paysage pour revoir et réactualiser les pratiques aménagistes qui accompagnent les projets en manifestant plus d'ouverture à la complexité des revendications sociales associées à l'appréciation esthétique de ces projets. Il s'agit en somme d'interpréter le phénomène d'appréciation esthétique des équipements en regard d'une continuelle médiation entre un paysage *dénaturé* et *humanisé*, qui ne trouve plus refuge dans son idéalisation mais qui s'inscrit plutôt dans une lecture de l'expérience esthétique du quotidien. Ce repositionnement évite du coup une interprétation simpliste du phénomène en le caractérisant systématiquement par le tout *laid* ou tout *beau*, ou le *catastrophique* et l'*exceptionnel* qui aboutit à une esthétique du paysage réactive et qui instaure un idéal de protection *a priori* et absolu sur le plan des intentions. Cette esthétique réactive renvoie subséquemment à une forte logique de confrontation sur le plan de l'idéalisation, entre l'équipement et le paysage, qui découle des concepts que s'est doté l'esthétique dans sa posture traditionnelle. La logique de confrontation, dans ses manifestations extrêmes, s'inscrirait dans une esthétique qui tend

à valoriser la mise à l'écart de la vie *ordinaire*, en souscrivant à des modèles immuables et pérennes du paysage et qui, par conséquent, ne tolère pas certains changements voire aucun dans certains cas. Il y aurait dans ce discours une *artialisation* (Roger, 1978) du territoire, certes nostalgique des modèles pittoresques, mais qui marque sa mise en paysage et le rend imperméable aux nouvelles conditions de sa transformation. L'art comme modèle de l'expérience esthétique du paysage, qui a abouti à ne considérer quasi exclusivement les dimensions visuelles et formelles de la réalité matérielle, confronte celle-ci à une forme d'idéalisation. Le paysage idéalisé se complaisant dans une fixité, occulte son actualisation potentielle qui autoriserait, par exemple, la présence des équipements. *A contrario*, elle propulse le changement dans un idéal d'embellissement qui insiste, encore là, sur le pouvoir rédempteur de l'art et non sur une connaissance approfondie des logiques sociales qui modulent l'appréciation des milieux de vie. À l'extrême, elle finit par évoquer la beauté de l'étrangeté des structures de transport d'énergie dans son sens artistique pour valider son acceptabilité. Dans tous les cas, il y a un désinvestissement du rapport quotidien à l'équipement.

Suivant cette perspective, la logique de confrontation quand elle se soumet au *carcan artialisant* des théories esthétiques du paysage, rend impossible la conciliation entre des entités territoriales de valorisations, symboliques et perceptions différentes voire opposées que sont les équipements et le paysage. Elle soumet la relation esthétique entre l'équipement et le territoire à une esthétique contemplative et passive qui propulse le paysage en dehors de la réalité pratique et quotidienne et en fait un objet à regarder et non un lieu à vivre. De manière sournoise, cette logique induit une polarisation du débat entourant l'enjeu de paysage qui se limite à la confrontation de modèles esthétiques plus qu'à leur intégration sociale. Et c'est là que se situe la nécessité de pousser plus loin le raisonnement. D'une part, les modèles passéistes du paysage qui semblent être l'expression d'une impasse appréciative c'est-à-dire d'une impossibilité de réinvention, risquent de s'imposer comme allant de soi. D'autre part, la volonté d'embellissement des environnements quotidiens peut conduire à des pratiques strictement artistiques qui laissent toute la place à une intervention d'auteur. Les dangers de telles positions sont, soit de trouver une forme de compromis social à travers une généralisation de préférences figées dans un idéal pittoresque et opérer ainsi une forme de stagnation dans l'évolution paysagère ou soit, de laisser uniquement aux mains des

experts et connaisseurs, les conditions de l'invention paysagère en favorisant un certain élitisme du *bon goût*. En somme, avec la logique de confrontation comme manifestation unidimensionnelle des revendications paysagères en matière de projet d'implantation des équipements de transport d'énergie, on omet d'investir de manière plurielle son interprétation.

Avec la logique du *moins pire*, l'interprétation du phénomène de dépréciation esthétique des équipements renvoie directement à la proposition théorique qui a défini l'esthétique non plus dans son rapport à l'art mais dans son rapport au quotidien. L'esthétique du quotidien resitue l'expérience esthétique en continuité de la vie dépassant du coup la mise à l'écart traditionnelle des sphères pratiques, morales et personnelles qui est exemplifiée dans une certaine mesure avec la logique exclusive de la confrontation. Cette dernière, lorsqu'elle se pose en termes d'idéalisation, ne permet pas de conciliation entre les équipements et le paysage, elle met l'emphase uniquement sur un mode discursif de protection du paysage. Toutefois, la logique du *moins pire* ne remet pas en question les oppositions à des projets qui revendiquent une protection du paysage. Elle peut même servir à mieux fonder l'argumentaire entourant une appréciation esthétique qu'elle soit en faveur ou non d'un projet. La logique du *moins pire* insiste surtout pour replacer ces revendications dans leurs dimensions plurielles et quotidiennes, non uniquement visuelles et formelles, pour mieux saisir et articuler les préoccupations esthétiques liées aux facteurs d'opposition et d'acceptation des projets. La logique du *moins pire* vise en outre à trouver des alternatives aux pratiques aménagistes qui, une fois confrontée à des projets en voie de réalisation, restent assujetties à une logique de confrontation qui inscrit les opportunités d'intervention uniquement à partir d'une volonté de disparition des équipements pour épargner le paysage. On évite, du coup, d'étudier leur potentiel à initier d'autres relations au paysage, particulièrement par les modalités quotidiennes.

Leddy (1995) a d'ailleurs décrit comment le processus de qualification esthétique trouve un fondement dans la vie quotidienne. Il soutient que bon nombre de qualités esthétiques sont négligées puisqu'elles se déploient dans la quotidienneté et non dans le monde de l'art. Selon Leddy, les notions de netteté, propreté, désordre et saleté instaurent des repères dans l'appréciation, en modulent la valeur chez les personnes et s'éloignent du rapport plus classique à la beauté et l'harmonie (Éco, 2004).

8.3.1 Vers un projet de paysage

La perspective interprétative empruntée par la logique du *moins pire* questionne donc le rôle des pratiques d'aménagement entourant les projets d'implantation des lignes de transport sans pour autant donner des pistes claires d'interventions. En outre, elle tend à mitiger les implications réelles des interventions en les confrontant à une logique sociale qui paraît en substance limitative. Mais elle ne se borne pas à ce constat désarmant. Au contraire, en regard de la complexité du phénomène d'appréciation esthétique des équipements, elle offre un cadre à la fois théorique et méthodologique qui permettra un repositionnement éclairé des pratiques d'aménagement actuelles pour la prise en charge de la problématique paysagère. Elle interpelle en ce sens une pluralité de pratiques qui se distinguent par leur visée évaluative ou créative.

Bien que l'étude du phénomène insiste plutôt sur la compréhension des modalités appréciatives *ordinaires*, elle conduit à des pistes interprétatives qui pourront certainement mieux orienter les pratiques aménagistes. La discussion qui suit, sollicite donc l'interprétation du phénomène par la logique discursive du *moins pire* dans sa visée appliquée. L'apport de la recherche se déplace alors vers les perspectives pratiques qu'elle alimente par le cadre interprétatif mis en place en regard du phénomène. En effet, ces nouvelles perspectives sur l'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie peuvent particulièrement éclairer les pratiques aménagistes qui sont sollicitées par les projets d'implantation des lignes et pour lesquelles un objectif d'embellissement leur était attribué. Le design des pylônes et l'aménagement des emprises sont sur ce point un élément de discussion incontournable. La nécessité d'intégrer l'enjeu social du paysage au cœur de ces pratiques demeure certainement une des conclusions tirée d'une telle analyse et sur lequel il faut revenir. Ainsi, la discussion sur les pratiques aménagistes amène à reconsidérer la manière d'envisager les projets d'implantation et préconise l'adoption d'un projet de paysage comme cadre global d'intervention dans le territoire.

8.3.1.1 Le design des pylônes

La perspective interprétative de la logique du *moins pire* pose les jalons d'une connaissance que le processus de design des pylônes ne peut ignorer et dont la pertinence ne sera précisée qu'en situation de projet. Cette connaissance révèle toutefois, sur un plan prospectif, des éléments d'orientation et de définition du projet de design qui s'appuient sur les conditions d'une meilleure appréciation des équipements dans une perspective de prise en charge de la problématique paysagère. À cet égard, la logique du *moins pire* propose une compréhension du phénomène qui met l'accent sur les contextes sociaux d'accommodement des équipements tout en soulignant l'atteinte inévitable au paysage. Elle informe sur des réalités que la mise en œuvre des projets de design ne saurait ignorer s'ils visent leur acceptabilité sociale.

Sur le plan du design strict des pylônes, les opportunités qu'une telle interprétation soulève, s'éloignent des stratégies d'embellissement en guise de mesure de prise en charge paysagère. Le phénomène d'appréciation esthétique des équipements tel qu'il a été exposé, oblige à délaisser les projets de design visant uniquement le *bel objet*. L'entendement social de l'enjeu de paysage pousse en effet à freiner le champ des opportunités du design des pylônes lorsqu'il est considéré uniquement comme une stratégie d'amélioration esthétique. Il n'exclut pas pour autant les possibilités qu'offre le design : celui-ci doit être constamment replacé dans le contexte plus large des préoccupations citoyennes et s'intégrer aux autres pratiques qui visent la prise en charge de la problématique paysagère. En somme, il faut revoir les objectifs liés aux pratiques du design. Pour preuve, il n'existe pas, à l'heure actuelle, de projets de design des pylônes qui ne participent pas à engendrer une meilleure valorisation paysagère du territoire et par conséquent, à redéfinir les enjeux de paysage à l'égard de la présence des lignes de transport dans le territoire. Éclairé par la logique sociale du *moins pire*, le design des pylônes concourt surtout à susciter un meilleur accommodement de la présence des lignes de transport dans le territoire. Et c'est précisément dans son potentiel d'accommodement que le design des pylônes doit être replacé.

Dans cette perspective, les pylônes tubulaires de type *poteau* constituent actuellement une des orientations les plus envisageables. Ce type de pylônes est déjà renommé pour rencontrer plus

efficacement les qualités de discrétion et de sobriété qui font l'unanimité dans les recherches de perceptions (IETPP, 1996 ; CIGRÉ, 1999). En outre, ces études confirment le fait qu'il reçoit une appréciation globalement plus positive sans pour autant assurer à tout coup une meilleure valorisation paysagère. L'interprétation du phénomène d'appréciation esthétique permet cependant d'aller plus loin.

L'appréciation positive de ce type d'équipement se retrouve en grande partie dans sa capacité à être reconnue comme une présence familière dans le territoire. Le pylône tubulaire renvoie à l'univers archétypal du poteau déjà omniprésent dans l'environnement ce qui l'éloigne du caractère industriel associé aux pylônes à treillis, l'univers industriel étant associé à la dichotomie nature / technologie. Il couvre un registre de reconnaissance plus grand que celui du monde de l'électricité. Le pylône tubulaire n'est donc pas uniquement perçu comme un pylône mais également comme un poteau. Pourtant, il ne rencontre pas du tout les critères standards appliqués à la conception des pylônes qui sont axés sur la réduction de leur visibilité. L'opacité et la hauteur de sa structure sont autant d'éléments qui ne répondent pas *objectivement* à ces critères. Un pylône invisible étant impossible à réaliser, le pylône tubulaire semble dans ce contexte interprétatif, participer à une dépréciation moindre du paysage tout en n'en soustrayant pas totalement l'atteinte. Le design des pylônes n'est donc pas tant une question de critères objectivables sur le plan de la visibilité mais il s'articule en termes de présence familière dans le territoire. Bien entendu, la relation de familiarité ne s'instaure pas uniquement avec les pylônes tubulaires. Le pylône à treillis est un élément familier de l'environnement parce qu'il figure comme symbole de l'électricité. Le type de familiarité que ces équipements procurent est également qualifié. C'est donc de ce point de vue que le pylône tubulaire favorise un plus grand accommodement social dans les milieux de vie. Par ailleurs, d'autres aspects du phénomène appréciatif entrent en jeu, ce qui peut orienter les différentes façons d'aborder le design des pylônes et faire en sorte de diminuer ou d'accentuer l'acceptabilité sociale d'un type de pylône. Par exemple, il est possible de modifier l'émission des champs électromagnétiques par la disposition des câbles sur la structure d'un pylône. Cela engendre généralement une modification de la forme du pylône. Puisque l'appréciation esthétique se module sur la base d'un processus de *priorisation* de valeurs diverses, un pylône qui induit une diminution

des risques pour la santé par une configuration particulière de sa structure, devrait favoriser une meilleure acceptabilité sociale. Dans le même ordre d'idées, le design des pylônes est étroitement lié à la procédure du projet et aux caractéristiques d'implantation de la ligne (tracé et localisation) qui se mêlent à l'appréciation du design. En outre, les nouveaux projets contribuent également à moduler l'appréciation des publics. Un usage de nouvelles formes de pylônes viendrait, par exemple, affecter le registre de familiarité actuelle et en modifier peut-être l'appréciation.

En somme, le pylône tubulaire de type *poteau* s'offre actuellement comme une opportunité qui semble recevoir une meilleure appréciation que les autres pylônes, mais il n'échappe pas à une remise en question induite par de nouvelles expériences chez les personnes, par les caractéristiques spécifiques du milieu dans lequel il s'implante, par de nouvelles connaissances des lignes et par les valeurs qui s'intègrent à toute appréciation. En conséquence, le design d'un pylône se soumet activement aux trois principales composantes du processus appréciatif qui se caractérise par la *priorisation* des valeurs, par le registre de familiarité et par la progression appréciative résultante. Les praticiens du design doivent donc être conscients de ce processus et savoir y saisir les opportunités qui engendrent les meilleures conditions d'acceptabilité sociale. De même, ils doivent reconnaître qu'un pylône en particulier ne peut participer définitivement à une meilleure appréciation en tout temps et en toute circonstance. À partir de là, le champ créatif des praticiens du design n'est absolument pas prédéterminé par ce genre d'interprétation, il est seulement encadré et mieux informé des opportunités et des limites des gestes qu'ils peuvent accomplir en vue de répondre à la demande sociale du paysage.

8.3.1.2 L'aménagement des emprises

La portée de deux stratégies d'aménagement des emprises est également renouvelée par la perspective de la logique du *moins pire* en favorisant des opportunités d'accommodement : la plantation de végétaux et la bonification spatiale par des usages et pratiques individuelles ou collectives dans les emprises. L'espace générée par les emprises offre de nombreuses opportunités d'aménagement en provoquant un interstice tout aussi préjudiciable à l'égard du paysage que la ligne de transport. La ligne traverse le territoire et l'emprise en marque la coupure par l'espace ainsi

libéré. L'analyse a révélé que cet espace est souvent perçu comme un espace de déréliction. À l'inverse, elle a aussi démontré qu'elle engendre des pratiques et des activités de différentes natures pouvant être considérées comme une bonification spatiale. Certaines activités sont suggérées par des aménagements qui profitent à une collectivité. D'autres activités sont engendrées par les possibilités qu'offrent ces espaces pour les riverains qui l'investissent de différentes manières, pour prolonger leur cour par exemple. Il existe également des pratiques de fréquentation des emprises pour différentes activités liées au travail agricole, à la nature ou à des sports motorisés. L'emprise est donc un lieu de fréquentation humaine. La bonification spatiale que procure l'emprise lorsqu'elle est investie, est généralement bien perçue et supporte ainsi une meilleure appréciation des équipements. Il y a là plusieurs opportunités d'aménagement qui peuvent être envisagées pour accompagner ces pratiques sociales. Cette perspective mise sur la spatialité occasionnée par la présence des équipements et non sur leur abnégation, pour provoquer encore là un sentiment du *moins pire* chez les personnes. L'idéal demeure la disparition des équipements et bien que la bonification spatiale ne soit pas suffisante pour faire accepter la présence des lignes à l'égard du paysage, elle permet d'influencer positivement l'appréciation esthétique des équipements.

La plantation de végétaux dans les emprises agit au même titre. Il existe une forte valorisation de la présence de végétaux même s'ils ne contribuent pas toujours à la dissimulation des équipements. Dans certaines situations, leur positionnement peut complètement masquer la présence de la ligne, en bordure d'autoroute par exemple. Mais dans un environnement de proximité, les végétaux ne contribuent pas réellement à la faire disparaître. Dans ces situations, leur seule présence concourt néanmoins à détourner le regard des lignes parce qu'ils sont des éléments valorisés et appréciés. Cette pratique d'aménagement ne consiste pas à diminuer la visibilité des lignes en les dissimulant. La plantation de végétaux contribue plutôt à miser sur des éléments qui favorisent indirectement une meilleure appréciation des équipements de transport d'énergie.

8.3.2 Une reconsidération des projets d'implantation

Le design des pylônes et l'aménagement des emprises, en tant que pratiques créatives, ne sont toutefois pas indépendants du cadre global des projets d'implantation. Il devient alors difficile de

statuer sur les répercussions d'une approche qui miserait uniquement sur le rôle structurant sur le plan formel, spatial et symbolique, du design des pylônes ou de l'aménagement des emprises. Pour miser sur une conciliation possible, il faut jumeler l'ensemble des valeurs auxquelles réfère l'implantation d'une ligne dans le territoire à la sélection appropriée d'un pylône ou à des propositions d'aménagement des emprises. Cela implique qu'il faille aborder autrement ces pratiques du design (design industriel et architecture de paysage, en particulier) qui accompagnent l'implantation des lignes de transport, de dépasser leurs considérations sectorielles et se questionner à la fois sur les procédures des projets et les dynamiques sociales engendrées. Cette réflexion suggère d'adopter un cadre propre au projet de paysage pour mieux intégrer et orienter les considérations pratiques plus spécifiques.

Un projet de paysage en mettant l'emphase sur la problématique paysagère, offre certainement une opportunité de participer à renouveler les manières de faire et de conduire les projets d'implantation des lignes. En outre, les différentes considérations du design (ou de l'aménagement) profiterait de ce projet fondateur pour intégrer en amont la problématique sociale et la saisie de l'appréciation esthétique des équipements dans le processus de conception. En se détournant du dictat de l'embellissement, le projet de paysage propose aussi de rassembler, de manière cohérente et nuancée, les enseignements tirés de la modulation appréciative du *moins pire*. En cela, la proposition d'un projet de paysage ne se détourne pas de sa portée sociale, bien au contraire, ses objectifs sont de pousser à une prise en charge globale des valorisations et préoccupations paysagères exprimées par les populations. En fait, cette perspective met l'enjeu de paysage en avant-plan de toute démarche de projet d'implantation de lignes de transport. L'approche par un projet de paysage s'appuie, au-delà des caractéristiques formelles des milieux et des objets, sur les valorisations culturelles et sociales de nature temporelle, qui sont à la base de la formation des paysages pour orienter la procédure et la mise en œuvre de l'implantation des lignes de transport dans le territoire. Ce processus de projet de paysage implique une reconsidération de la démarche actuelle des projets de lignes qui est encadrée par les évaluations environnementales. Tremblay et Gariépy (2003) le soulignent à juste titre à propos des grands projets d'infrastructures.

Dans la mesure où le paysage peut devenir le lieu d'interface entre plusieurs intentionnalités projetées à l'endroit de nos milieux de vie ou des milieux que nous fréquentons, il apparaît pertinent d'intégrer sa prise en compte le plus en amont possible et de manière continue dans le processus d'aménagement. En effet, le paysage semble être une construction culturelle qui peut supporter un projet en perpétuelle reformulation : reformulation en fonction des étapes de l'initiative (conception, réalisation, appropriation), reformulation en fonction des contextes particuliers (projets régionaux de développement récréotouristique, formes villageoises particulières, mélange d'usages spécifique). (Tremblay et Gariépy, 2003 ; 226)

La transformation du territoire et des milieux de vie commande d'ailleurs de plus en plus la sollicitation d'un large registre de bénéficiaires des projets. La multiplicité des usages et des pratiques du territoire interroge en effet le rôle que l'on accorde aux acteurs *silencieux* par opposition à ceux et celles qui prennent part au discours sur les projets. Sans sous-estimer l'importance des groupes et organismes constitués de citoyens concernés par les projets, il semble pourtant nécessaire de dépasser les dynamiques d'opposition / acceptation des projets au profit d'une investigation de la portée sociale multiple des projets. La construction d'un cadre global d'intervention qui interpelle de façon active les personnes en tant que bénéficiaires des projets apparaît indispensable. Les préoccupations des citoyens se modulent en grande partie à partir de leurs expériences diversifiées du territoire en situation quotidienne. Ne pas les considérer accentue la dynamique de conflits. En outre, l'absence de communication et de participation adéquates lors des projets, concourt de toute façon à l'appréciation des personnes puisqu'elle se construit aussi en regard du processus déployé par les autorités. Des auteurs (Tremblay et Gariépy, 2003 ; Couderchet, 2004) ont déjà évoqué l'urgence d'établir des cadres de prise en charge des préoccupations multiples des citoyens et d'exiger du même coup une forme de transigeance réciproque entre les différents points de vue sur le projet ce que cette recherche contribue à accentuer.

En ce sens, cette posture interpelle directement l'évaluation paysagère qui est effectuée dans le cadre actuel de l'évaluation environnementale des projets. Confinée à la mesure des impacts, l'évaluation du paysage insiste davantage sur ses modalités objectives de perception que ses modalités subjectives et sous-estime par le fait même la portée sociale de l'appréciation esthétique des équipements. En les déterminant surtout par les impacts visuels, les pratiques évaluatives à l'égard du paysage bien qu'elles soient de plus en plus perméables à sa dimension

sociale, visent surtout à découper de manière distincte son traitement. En cela, elles se coupent de ses manifestations sociales plurielles. Elles occultent surtout les interpénétrations des différentes dimensions et valeurs qui contribuent à l'appréciation esthétique des équipements. Cette dynamique d'ouverture à l'égard du projet de paysage en tant que projet fondateur pourrait permettre d'envisager une construction collective du paysage s'appuyant sur un plus large registre de bénéficiaires des projets et sur les valeurs multiples qu'ils portent au territoire qu'elles soient visuelles, symboliques, écologiques, morales, pratiques. En somme, le projet de paysage doit participer à la fabrication collective du paysage.

Ce positionnement interroge aussi spécifiquement le rôle des aménagistes dans le développement des projets de ligne dans le territoire et leurs compétences à intégrer les enjeux sociaux à même le projet à réaliser. Par un projet de paysage, l'implantation d'une ligne de transport dans le territoire peut être envisagée par une vision globale d'aménagement dont l'objectif se détourne de la tentation d'établir des stratégies ponctuelles de réparation. En effet, les stratégies d'aménagement sont le plus souvent considérées comme des stratégies d'embellissement qui se réduisent à une logique de réparation cosmétique en négociant le passage d'une ligne par l'ajout ponctuel de pylônes *architecturés* ou *améliorés visuellement* ou par l'ajout d'un aménagement paysager aux endroits visuellement *sensibles*. Le design devient ici un outil de médiation politique qui vise explicitement à faire accepter le passage d'une ligne. On détourne ainsi l'enjeu de paysage de sa complexité sociale en le réduisant aux seules considérations visuelles et formelles du paysage et des équipements. Les stratégies aménagistes propulsées dans une logique d'embellissement mènent rarement à une valorisation paysagère comme en témoignent les nombreuses études de perception menées par les promoteurs au sujet de leurs mesures d'atténuation (IETPP, 1996 ; CIGRÉ, 1999). Par conséquent, elles ne participent que de manière marginale à l'acceptation des projets. Pourtant, certaines considérations strictes quant au design des pylônes et des emprises peuvent être réinterprétées à la lumière de la perspective interprétative de la logique sociale du *moins pire* et contribuent certainement à une meilleure appréciation des équipements.

Dans les faits, le projet de paysage ne peut réellement se soustraire du constat de la logique de confrontation qui impose une limite à l'acceptation des projets en raison de la dépréciation

paysagère résultante de la présence des équipements dans le territoire. Ainsi, à sa rencontre, réside ce qui a été convenu d'appeler la logique du *moins pire* qui interpelle une volonté sociale de s'accommoder des équipements dans la mesure où est considérée par les personnes une multitude d'éléments dans le processus appréciatif qui l'accompagne. Il résulte à l'étude de son caractère global, à la fois nuancé et intégratif. Par ailleurs, ce sont en partie les nouveaux projets qui participent à la construction de l'appréciation des équipements et par conséquent du paysage. Ces nouveaux projets doivent donc se soucier, d'une manière ou d'une autre, à suivre les pistes des dynamiques sociales et tenter de les intégrer dans leur élaboration. Le projet de paysage constitue à ce titre une perspective intéressante de prise en charge collective de la problématique esthétique des équipements dans le territoire qui a été décrite par la logique du *moins pire*.

Ainsi, à partir de l'examen du phénomène esthétique entourant l'appréciation des équipements de transport d'énergie, émerge cette logique du *moins pire* qui revendique un large registre de nuances et qui dépasse la stricte confrontation entre équipement et paysage. Elle tend ainsi à réunir les perspectives qui font émerger les qualifications paysagères plurielles du territoire dans la mesure où elle oblige à les reconsidérer à partir des modalités qui s'instaurent dans et par l'expérience esthétique des équipements et non dans leur absence idéalisée. En somme, la logique du *moins pire* s'appuie sur la conceptualisation du processus appréciatif qui a révélé l'intégration d'une pluralité de valeurs dans l'acte appréciatif ne se limitant pas à la valeur formelle et visuelle des équipements et du paysage. Bien au contraire, plusieurs considérations entrent en jeu lors de l'appréciation et l'imbrication de différentes perspectives sur l'équipement en modulent la valeur à l'égard du paysage.

Seule, la qualification formelle d'un équipement est par conséquent insuffisante puisqu'elle se construit toujours en relation au contexte physique, spatial, pratique et social dans lequel l'équipement est implanté et en regard du sens qu'on y accorde. Cela signifie que la logique du *moins pire* appliquée à un cadre de projet de paysage, insiste sur les conditions d'accommodement des équipements dans un milieu donné qui se manifestent dans l'acte appréciatif. Elle ne génère pas de solutions généralisables à l'ensemble des projets d'implantation de ligne mais suggère plutôt un cadre de mise en œuvre qui nécessite de se pencher sur le contexte pluriel dans lequel se module

l'appréciation esthétique. La logique du *moins pire* invite donc à se méfier des *statu quo* sur l'équipement ou sur le paysage et s'engage à dépasser les logiques sociales de confrontation. Elle permet surtout de replacer le discours sur l'équipement et le paysage dans le contexte de l'expérience esthétique quotidienne du territoire et de tirer avantage de la modulation appréciative nuancée qui en découle. La logique du *moins pire* constitue certes la meilleure façon d'illustrer la complexité du phénomène d'appréciation esthétique des équipements.

Chapitre 9 : Conclusion _ portée théorique et méthodologique d'une démarche compréhensive de l'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie en paysage et en design

La présentation de la problématique de recherche a démontré l'importance et la pertinence de l'enjeu de paysage dans le phénomène d'appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie. Elle a par ailleurs souligné les lacunes concernant le traitement et l'analyse de la dimension esthétique dans les études de perception et les études d'impacts entourant les lignes de transport d'énergie qui la restreignent aux aspects visuels et formels du paysage et des équipements. En outre, la recherche se positionne en regard d'une épistémologie de type constructiviste et entreprend en ce sens une approche compréhensive du phénomène d'appréciation esthétique des équipements de transport dans la lignée de la théorisation ancrée. Elle appuie plus précisément l'entreprise analytique sur la procédure de catégorisation conceptuelle développée par Paillé et Mucchielli (2003) à la suite de leurs travaux sur la recherche qualitative et en particulier sur la théorisation ancrée.

Sur un plan théorique, la démarche de recherche repose sur la notion d'expérience esthétique du paysage, dans ses manifestations quotidiennes dites *ordinaires*, de laquelle découle une appréciation esthétique. Elle s'est penchée sur une lecture plus culturelle des concepts d'expérience esthétique et du paysage en mettant l'emphase sur le phénomène humain auquel ils sont liés. Ainsi, l'expérience esthétique du paysage se développe en continuité avec la vie (Dewey, Berleant). Il s'agit d'une expérience polysensorielle, participante et investie par plusieurs dimensions humaines. Elle se forme dans une continuelle médiation physique, sensorielle, affective, culturelle, sociale, personnelle et historique. Elle se vit toujours de manière située et par conséquent, elle ne peut se soustraire des conditions contextuelles de sa mise en œuvre. Cette définition qui tire son fondement dans le concept d'*engagement* (Berleant), se centre sur la relation qui s'établit entre les personnes, les environnements et les objets. L'appréciation esthétique qui découle de l'expérience dépasse donc largement les considérations strictement de l'objet ou des considérations strictement subjectives liées au sujet. Elle se construit plutôt dans une interrelation continue entre ses deux entités. Par ce positionnement, cette posture théorique offre de nouvelles possibilités que l'esthétique

traditionnelle a plutôt occultées. Elle se détourne du concept de désintéressement qui a présidé à la plupart des théories esthétiques en le renouvelant par le concept d'*engagement* (implication). De plus, elle souligne la polysensorialité de l'expérience en dépassant le cadre visuel et formaliste qui a été longtemps l'apanage des théories esthétiques traditionnelles. En outre, la thèse revendique une esthétique du quotidien qui tient compte des problématiques contemporaines de l'esthétique et qui se manifestent en dehors du champ réservé à l'art.

C'est en raison précisément de la nature de la problématique à l'étude que le point de vue théorique de la thèse a emprunté la voie d'un repositionnement à l'égard de la tradition des théories esthétiques occidentales qui se sont quasi exclusivement centrées sur l'art. La difficulté des théories esthétiques contemporaines à interpeller adéquatement le phénomène d'appréciation / dépréciation esthétique des équipements en occultant les expériences esthétiques *ordinaires* au profit des phénomènes artistiques, a en effet nécessité un approfondissement et un positionnement théorique important, travail qui a dû s'accoler à l'interprétation des données qui en reconnaît la pertinence et l'exigence. Ainsi, la posture théorique s'est construite, non pas à l'écart du phénomène étudié, mais dans un processus itératif entre son cadrage théorique et son analyse. La non-linéarité de cette démarche a contribué grandement à instaurer une forme de confrontation continue⁷⁰ entre les résultats et leur interprétation et les écrits théoriques.

⁷⁰ Cette démarche se rapproche du principe de *comparaison constante* de la théorisation ancrée qui instaure une rétroaction systématique des résultats de recherche en regard des écrits existants pour assurer une plus grande validité scientifique. Néanmoins, ce processus a été moins l'objet d'une intention particulière de la part de la chercheuse que le fruit de la reformulation théorique qui puise sa pertinence à même les résultats d'analyse. En somme, ce sont les

L'analyse du phénomène s'est appuyée sur trois types de données qualitatives offrant des points de vue différenciés sur la problématique. Ainsi, l'analyse paysagère de terrain offre des éléments de compréhension de l'expérience directe en proposant une analyse de type expert. Les mémoires déposés lors des audiences publiques sur l'environnement portant sur les projets Hertel-St-Césaire et Grand-Brûlé-Vignan s'inscrivent dans une perspective de projets d'implantation et d'études d'impacts. L'enquête qualitative par entretiens semi-dirigés auprès de douze participants interroge le lien quotidien qu'entretiennent différents types de personnes à l'égard du territoire et de la présence des lignes de transport d'énergie à partir de trois thèmes : le paysage, les lignes de transport d'énergie et les pylônes.

Les considérations méthodologiques particulières aux types de données ont été identifiées et décrites dans le chapitre trois (3), consacré à cette partie. Pour l'ensemble des données, l'analyse s'est élaborée à partir des catégories conceptualisantes. Une première catégorisation a été effectuée, de manière à présenter les éléments d'interprétation propre à chacun des types de données. Cette analyse met en lumière les catégories descriptives qui ont servi à l'interprétation du phénomène d'appréciation esthétique des équipements. Ces parties de l'analyse sont suivies d'une première discussion qui interpelle déjà les éléments de l'interprétation qui en découle. Ensuite, le phénomène est interprété à partir de deux perspectives qui puisent leur sens dans la première analyse par segments : la logique de confrontation et la logique du *moins pire*. Ainsi, entre l'invention réactive du paysage et la disparition souhaitée des équipements, l'interprétation du phénomène insiste plutôt sur les différents discours de conciliation qui trouverait résonance dans ce qui concourt à associer la présence des équipements à une logique du *moins pire* permettant ainsi de dépasser la logique de confrontation. La logique du *moins pire* implique alors de réunir et non d'opposer les

données, lors du processus d'analyse, qui ont constamment alimenté le débat théorique en présence dans cette thèse et qui en ont assuré la pertinence en cours d'écriture.

modalités appréciatives inhérentes au paysage et aux équipements. Cette logique du discours social décrivant la relation esthétique entre l'équipement et le paysage, découle de l'intégration de plusieurs valeurs qui trouvent leur pertinence à la lumière de la reformulation de l'esthétique qu'offre le phénomène appréciatif intégré à une esthétique du quotidien. En somme, la thèse aborde la caractérisation de l'expérience esthétique à partir d'une esthétique du quotidien qui se construit en réaction à la tradition esthétique et l'interprète sur un plan analytique, avec une catégorisation du phénomène appréciatif par une logique du *moins pire*.

9.1 Une opérationnalisation des concepts de l'esthétique appliquée aux problématiques contemporaines du paysage

Ce sont les travaux de Berleant qui ont contribué plus que tout autre à orienter la recherche vers une reformulation de l'esthétique en délaissant le concept de désintéressement au profit de son concept d'*engagement*. Toutefois, une des principales difficultés de son approche réside dans le fait qu'elle puise au sein d'un discours philosophique et qu'elle s'attache à définir un mode de relation esthétique plus qu'elle ne pose les jalons qui en permettraient l'analyse. Il apparaît alors difficile de passer de la réflexion philosophique à son opérationnalisation dans une démarche de recherche. D'ailleurs, les perspectives théoriques sur l'esthétique fortement dérivées de la philosophie soulèvent pour la plupart ce difficile transfert (Hepburn, 2003). Fenner (2003) a d'ailleurs exposé la distinction entre d'une part, l'expérience esthétique et sa conceptualisation et d'autre part, les dimensions analytiques qui permettent sa saisie. En esthétique environnementale, ce sont les travaux de Carlson qui posent le plus facilement ce passage à l'analyse puisqu'il s'attarde à définir une méthode dont les dimensions sont d'emblée opératoires. Son approche se fonde toutefois dans une perspective experte et un nouveau formalisme qui ne rallie aucunement les objectifs de la présente démarche qui s'attarde surtout au discours *populaire*. Il est peut-être utile de rappeler également que Carlson se distingue par sa volonté d'objectiver le phénomène appréciatif dans une connaissance scientifique naturaliste. Sa posture positiviste insiste en ce sens sur l'élaboration d'une appréciation appropriée qui résiste au subjectivisme de toute perception. Et puisque la problématique des équipements de transport d'énergie interpelle directement les perceptions des citoyens par l'enjeu de paysage qu'elle

soulève, l'approche de Carlson, malgré sa cohérence et sa portée opératoire, n'est pas la plus appropriée.

Par ailleurs, les approches de Berleant et de Carlson, en tant que principaux protagonistes de l'esthétique environnementale, participent à une reformulation théorique importante de l'esthétique auxquelles il faut ajouter l'apport de travaux en esthétique du paysage et en esthétique féministe. La thèse se réclame donc de ce nouvel engouement qui tend à se regrouper sous l'égide de l'esthétique du quotidien. Et c'est précisément un des principaux intérêts de la recherche et de sa démarche. Il ne fait aucun doute que les concepts que la recherche met en lumière participent à mieux définir cette perspective et recourent déjà des préoccupations d'autres théoriciens. Les réflexions philosophiques de Haapala (2004) sur la familiarité, de Leddy (2004) sur les qualités esthétiques ordinaires, de Saito (2001) sur les rituels culturels contribuent à approfondir ce champ théorique.

Une des contributions de la thèse réside donc dans une démarche qui confronte les perspectives plus philosophiques de l'esthétique à une étude empirique ancrée dans une problématique sociale réelle. La démarche méthodologique de la théorisation ancrée semblait toute appropriée dans la mesure où elle permet d'investiguer un phénomène qui a été peu traité et par conséquent d'éviter de le soutenir *a priori* par une théorie. La démarche par théorisation ancrée en est une qui s'abstient normalement de la théorie puisque c'est le phénomène en soi qui dicte la théorisation. En ce qui concerne la présente thèse, la tradition esthétique étant très importante, l'évacuer totalement risquait pourtant de réduire le spectre de compréhension et de définition de l'appréciation. En somme, plutôt que de se détourner de la théorie, une des stratégies de recherche a été de développer un positionnement adéquat à la problématique qui a été instauré non pas *a priori* mais en parallèle à l'analyse des données. Ce processus s'apparente à la procédure de comparaison constante développée par Glaser et Strauss (1967) dans la formulation originale de la théorie ancrée. Mais le principe de comparaison constante qui participe à la triangulation des résultats aurait cherché à valider chacune des catégories de la thèse à la lumière d'une recension plus poussée et aurait été intégré à même la théorisation résultante. Cette procédure longue et fastidieuse qui instaure du coup un processus récurrent de validation n'a pas été envisagée pour éviter l'écueil d'une éternelle

reformulation des résultats. La démarche de comparaison s'est établie plutôt dans l'aller-retour entre les écrits théoriques et le processus d'analyse. Ce processus a permis de constituer deux formes de théorisation, une qui insiste sur la consolidation théorique à partir des écrits et une autre qui s'ancre dans le phénomène social de l'appréciation esthétique des équipements, les deux tirant profit l'une et l'autre pour arriver à un niveau de cohérence adéquat.

Ainsi, l'une des autres retombées importantes de la thèse est d'avoir rendu opérationnel les différents concepts qui se sont développés autour du positionnement théorique. Plus encore, le discours actuel en esthétique se trouve enrichi par la réflexion suscitée par la problématique sur l'esthétique du paysage et des équipements publics. En se mesurant directement à une problématique sociale réelle, les concepts théoriques trouvent des terrains de validation.

9.1.1 Objet et territoire : une nouvelle lecture du paysage

La particularité de la démarche de la thèse trouve tout son sens dans le renouvellement qu'elle introduit quant aux lectures du paysage. En effet, les perspectives tant théorique et que méthodologique développées par la présente recherche interrogent l'interface entre objet et territoire en proposant une démarche théorique et analytique originale. Il y a, dans cette approche, une contribution importante aux champs des études paysagères mais également aux champs d'études en design. En somme, la thèse réunit à la fois un cadre théorique approprié aux problématiques esthétiques contemporaines du paysage et du design et propose une démarche méthodologique adaptée à ces nouvelles réalités. En ce sens, il est possible d'en tirer les éléments d'une méthode qui vise précisément l'émergence d'une diversité de points de vue en s'appuyant à la fois sur la tradition esthétique, en faisant cohabiter une problématique interpellant la tradition des études paysagères et du design industriel et en élargissant la portée sociale de leurs enjeux. Elle permet du coup de dépasser la tradition formaliste en esthétique, de bonifier les études visuelles en paysage et d'ouvrir le champ des considérations sociales des pratiques en design. Pour y arriver, la démarche de recherche a jumelé trois types de lectures de la problématique paysagère en incorporant à sa compréhension une caractérisation de la dynamique physico-spatiale de la relation entre équipement et milieu d'un point de vue plus expert, une saisie de la dynamique contextuelle entourant un projet

d'implantation et finalement, une ouverture aux réalités quotidiennes d'expériences des lignes de transport chez différents types d'individu. Tout en contribuant à investir de manière plurielle l'enjeu de paysage associé à la présence des lignes de transport dans le territoire, chacune de ces perspectives convergent pour formuler une interprétation renouvelée des discours sociaux à l'égard des lignes de transport et plus particulièrement dans la portée accordée normalement à la dimension esthétique.

Cela est d'autant plus vrai que la plupart des approches qui interpellent ce type d'enjeux se sont jusqu'à présent complu dans une définition simpliste de la problématique esthétique, préférant la traduire en termes d'apparence et de visibilité des objets ou des infrastructures plutôt que d'investir les logiques sociales alimentant l'appréciation esthétiques résultante. À cet égard, pour appréhender la dimension esthétique, certaines approches se déploient uniquement dans une expertise d'analyse visuelle du paysage qui insiste sur les propriétés et caractéristiques formelles et visuelles du paysage (les composantes du milieu et les objets), dans une visée normative, pour le bien du processus lui-même et moins celui des populations concernées par les projets. Ou bien, on se limitera à appréhender la dynamique sociale d'opposition ou d'acceptation des projets, en accordant uniquement le crédit du discours social aux acteurs impliqués dans l'évaluation du projet concerné. Il n'est donc pas étonnant de constater une certaine polarisation du débat. Sur un plan plus général, la saisie sociale de la dimension esthétique est souvent restreinte à la quantification des préférences paysagères ou des préférences à l'égard des équipements sans égards aux motivations, attitudes, pratiques et représentations qui concourent pourtant à la construction de leur compréhension et signification esthétique (Ohta, 2001 ; Fredricson et Anderson, 1999).

En critiquant la tradition de la psychologie environnementale pour l'étude de la relation homme / environnement, Fredrickson et Anderson (1999) soulignent que ce type de démarche n'a mené qu'à une interprétation simplifiée de l'interaction humaine à son environnement en s'appuyant uniquement sur une échelle numérique exprimant les préférences paysagères. En référant aux travaux de Schroeder et Daniel (1981), de Zube et al. (1982) et de Kaplan et Kaplan (1989), ils relèvent leur emphase sur les composantes visuelles et fonctionnelles des milieux ainsi que leur

description physique et visuelle. De même en design industriel, une longue tradition formaliste insiste davantage sur l'apparence des objets et leur appréhension (Crilly, Moultrie et Clarkson, 2004).

9.1.2 Une reconsidération du rôle social des pratiques de design

Des recherches récentes commencent à montrer un intérêt au rôle social des pratiques d'aménagement et de design et en ce sens, investissent de plus en plus les questions d'expérience des objets et des environnements. En outre, les préoccupations environnementales participent à cet intérêt. La saisie de l'expérience esthétique des bénéficiaires des projets en design est encore trop peu développée et constitue pourtant une préoccupation grandissante du domaine de l'aménagement et de l'évaluation environnementale. Une nouvelle pratique de prise en charge des enjeux sociaux qui accompagnent les projets d'intervention par les designers et aménagistes se profile ainsi en design et en aménagement. Cette perspective qui emprunte à la recherche qualitative ses méthodes (Frascara, 2002 ; Laurel, 2003 ; Julier, 2000), tend à insister de plus en plus sur la relation de l'homme à l'environnement non plus dans une visée déterministe et de prédictibilité mais de compréhension et d'ouverture à la complexité des phénomènes humains.

À cet égard, la présente recherche constitue certainement une des illustrations du tournant auquel on assiste actuellement dans les pratiques en design (architecture, paysage et design industriel). En effet, les pratiques créatives s'intéressent de plus en plus à la compréhension sociale de la relation entre les personnes et leur environnement. Cela est manifeste dans la portée qu'on leur accorde et plus particulièrement dans leurs finalités. Le produit, qu'il soit un objet industriel, un aménagement paysager ou une architecture, n'est plus le seul résultat attendu de la démarche d'un projet de design. Il peut alors se déployer dans une réflexion plus large et insister selon le cas, sur des formes de services, sur la promotion de pratiques socioculturelles ou encore sur la formation d'un discours critique plutôt qu'un objet ou un aménagement (Julier, 2000 ; Bisson, 2006). Il y a donc un déplacement de l'objet d'étude en design qui se concentre désormais sur des approches qui questionnent et redéfinissent la portée de leurs interventions. En outre, la présente recherche participe à cet élan en design qui s'intéresse désormais à la personne en tant que bénéficiaire actif, à l'acte social auquel il participe et à l'expérience qu'il vit. Un intérêt est de plus en plus perceptible

pour des recherches qui tendent à dépasser le cadre des études de préférences pour privilégier la compréhension de l'expérience individuelle et d'insister sur la portée sociale plus large des objets et aménagements qui ont été le plus souvent analysées en termes d'usage instrumental par le passé (Bisson et Gagnon, 2005 ; Bisson, 2006 ; Julier, 2000).

9.1.3 Une contribution à l'émergence du champ de recherche de l'esthétique du quotidien en design

La thèse a démontré que la saisie de la complexité du phénomène esthétique concourt à renouveler son interprétation tout en participant à mieux comprendre sa portée sociale à partir de la conceptualisation d'une logique du *moins pire*. Elle s'est intéressée au processus même d'appréciation et non à sa détermination afin de relancer le discours entourant les équipements de transport dans le territoire. En impliquant différents contextes d'appréciation sélectionnés à partir d'une diversité de milieux de vie, de relations à une ligne de transport, de type de personnes et d'implication dans un projet, le processus analytique de la thèse a fait émerger une multiplicité de niveaux d'analyse qui aboutissent néanmoins dans une théorisation cohérente.

L'interprétation du phénomène que propose la recherche à l'égard de l'appréciation esthétique des équipements de transport fait intervenir de multiples niveaux de lecture qui ont engendré plusieurs catégories conceptuelles qui méritent quand même un raffinement et un approfondissement. La possibilité de confronter leur interprétation à d'autres recherches est difficile à réaliser devant l'émergence actuelle de ce champ de recherche. À cet égard, la logique du *moins*

pire développée dans cette thèse et dont participe des concepts émergents comme la *progression appréciative* découlant du *processus de priorisation des valeurs* et du *registre de familiarité et d'étrangeté* pourra certainement trouver des résonances à mesure que des recherches se développeront. Cela ne signifie pas pour autant que ces concepts ont été totalement évacués de la littérature sur le sujet. Seulement, la plupart d'entre eux ne sont pas rattachés au corpus de l'esthétique, encore moins du design, ce qui rend leur recension plus difficile⁷¹. De manière générale, les pratiques du design ont puisé leurs réflexions en interpellant la tradition sociologique d'interprétation des objets et des espaces de vie. Il faut référer en ce sens aux ouvrages de De Certeau (1990), de Baudrillard (1978), de Perec (1974), de Lefebvre (1947). En architecture, c'est par la question du vernaculaire que cet intérêt pour le quotidien s'est manifesté (Blauvelt, 2003). En paysage, le familier ou l'ordinaire constitue cependant une catégorie esthétique très analysée (Nohl, 2001 ; Kaplan et Herbert, 1988 ; Kaplan et Kaplan, 1982). Selon Blauvelt (2003), l'étude de la vie *ordinaire* et de ses manifestations matérielles, a le plus souvent été considérée comme une source d'inspiration ou d'aspiration par les designers et architectes et s'est complu dans une forme de catégorisation stylistique. Pourtant, le quotidien devient de plus en plus le contexte dans lequel le design se doit d'être situé (Blauvelt, 2003).

Ainsi, la catégorie de la familiarité et de l'étrangeté en tant que manifestation de la relation esthétique quotidienne à l'espace constitue en soi un univers fécond de recherche qui dépasse, la

⁷¹ Blauvelt (2003) a d'ailleurs révélé combien le design, qui est paradoxalement lié à la vie quotidienne, s'est tardivement intéressé à son étude. Son ouvrage accompagnant une exposition sur le design et le quotidien interroge les relations de familiarité et d'étrangeté que provoquent ces pratiques (Blauvelt, 2003).

plupart du temps, l'esthétique philosophique. Cela rend d'autant plus indispensable la réflexion sur ces questions en raison des nombreuses problématiques et champs d'intérêts auxquels elle est confrontée. En effet, les références quotidiennes qui rendent l'environnement familier et reconnaissable imposent un registre sur lequel s'appuie fortement l'appréciation, et l'analyse l'a démontré à plusieurs reprises et différents niveaux, qu'ils s'agissent du paysage, des lignes de transport et des types de pylônes. Les références familières sont véhiculées et modulées entre autres choses par la mémoire qui en restitue l'expérience. Dans ce sens, les représentations que se font les personnes du paysage, des pylônes et des lignes de transport, à partir de leurs souvenirs, en particulier ceux de l'enfance, et des représentations symboliques qu'ils évoquent, forment des repères très forts qui accompagnent l'appréciation individuelle et collective. Le caractère intrigant de l'équipement électrique durant l'enfance provoque des images fortes à consonance poétique (des grosses bonnes femmes en jupe, des jeux de mécano) qui tendent à influencer l'appréciation et la nuancer. Le concept de familiarité peut ainsi se lier au concept de mémoire et de souvenirs. Downing (2003) a discuté de l'importance de la mémoire et des souvenirs dans le sens accordé au lieu et à l'espace. Sebba (1991) a, en outre, introduit le questionnement sur le rôle des paysages de l'enfance dans la mémoire de l'adulte et comment ils imprègnent la relation à l'environnement.

L'analyse du phénomène a introduit cet univers de référence de la mémoire et des souvenirs, qui interpelle fréquemment les personnes dans leur relation quotidienne à l'espace. Les lignes de transport et les pylônes constituent une référence fondamentale du monde de l'électricité et déploient un registre particulier qui évoque déjà un sens chez les personnes avant même d'être directement confrontés à cet équipement dans le territoire. Elles renvoient ainsi à des expériences passées qui ont modulé une certaine connaissance du territoire et qui construit chez la personne un bagage référentiel dans lequel puise son rapport esthétique à l'environnement en le rendant peu à peu familier. Et pourtant, la familiarité a été peu explorée en esthétique, l'esthétique traditionnelle a misé davantage sur l'exceptionnel. L. Haapala (2004) en souligne d'ailleurs la lacune en explorant l'idée de la familiarité qu'il articule en regard de l'idée d'étrangeté. Dans la tradition esthétique, on se souviendra que le modèle de l'art a favorisé une emphase sur l'exceptionnel, sur l'étranger, sur les effets d'écart qui participe à la valeur esthétique alors que l'ordinaire, le familier et le quotidien sont

de banales manifestations de l'esthétique. Une des contributions de la recherche, réside précisément sur l'émergence de concepts rattachés à l'expérience esthétique du quotidien.

9.1.4 Limites de la recherche

Des limites s'imposent néanmoins sur la portée tant opératoire que théorique de la recherche. En effet, une des principales limites de la recherche réside dans la difficile saisie de l'expérience humaine et particulièrement de l'expérience esthétique. L'acte de parole qui tente de restituer l'expérience, est toujours une médiation qui ne permet pas de révéler toute l'expérience, autant dans sa réalité vécue que ressentie (Bruner, 1986). Par ailleurs, en raison de la diversité des situations de l'étude, il n'a pas été possible de faire les entretiens sur le lieu de l'expérience directe avec les équipements. La saisie de cette dernière a été réalisée par la chercheuse qui, on l'a vu, ne peut se soustraire de ses connaissances et de son expertise. La volonté de diversifier les situations soumises à l'examen des répondants à l'enquête qualitative a commandé l'usage de la photographie plutôt que la mise en situation réelle. Les difficultés logistiques auraient été trop imposantes. Cette orientation de l'enquête permet de dépasser l'étude du contexte singulier de la riveraineté à la ligne. L'étude a postulé que la grande présence des lignes de transport d'énergie dans le territoire interpelle un peu tout le monde de différentes manières et c'est justement ce que permet l'usage de la photographie.

Le caractère généralisant de la démarche d'ensemble implique une restriction quant à l'application des résultats dans la mesure où ces derniers se sont posés en termes de processus. Ainsi, la pertinence de la démarche se validera dans l'éclairage qu'offre la compréhension de ce processus pour d'éventuels projets et leur mise en situation. Par ailleurs, l'approche qualitative et l'analyse interprétative des données constituent certainement une limite quant à l'objectivité des résultats qui n'en demeurent pas moins pertinents. Ainsi, l'analyse du phénomène ne peut se soustraire des conditions de son interprétation qui se veut rigoureuse et encadrée par des principes fondées sur la tradition de la recherche qualitative. Elle n'en reste pas moins influencée par la chercheuse, ayant elle-même une expérience personnelle des lignes de transport d'énergie. Ceci dit,

ces limites sont largement reconnues comme étant incontournables dans toute démarche qui tente d'investiguer de manière sensible un phénomène humain complexe.

9.2 La portée sociale d'une esthétique du quotidien

En somme, la recherche participe à l'intérêt actuel envers la compréhension des expériences humaines à l'égard des environnements et objets. En confrontant la problématique esthétique des lignes de transport à l'enjeu de paysage qui la détermine, elle a été amenée à s'intéresser à la dynamique sociale qui est engendrée par cet enjeu. Par ailleurs, la démarche a accordé une place importante au rôle de différents types de personnes à l'égard de la construction sociale du paysage. Elle a souligné la nécessité de dépasser les considérations des acteurs des projets, des usagers et des riverains en élargissant la portée sociale à l'ensemble du territoire québécois et à ses diverses expériences. La nature de l'enjeu de paysage s'articulant de plus en plus en dehors du territoire concerné par le projet d'équipements, il semblait important de confronter différents types de discours sur la problématique. Le territoire étant investi de différentes manières par différentes personnes, qu'ils soient riverains, touristes, usagers des autoroutes, il devenait impérieux d'élargir le registre des bénéficiaires des projets à l'ensemble de la population. Faut-il rappeler que dans le processus actuel des grands projets qui modèlent le territoire, les considérations citoyennes sont analysées à l'intérieur d'une logique d'acceptation et d'opposition qui se construit autour d'acteurs directement concernés et interpellés par les projets. Il s'ensuit une polarisation du débat et l'analyse qui en découle, insiste uniquement sur les facteurs d'acceptabilité des projets et moins sur une compréhension approfondie de leurs répercussions sur la qualité de vie et la qualité du cadre de vie perçues et vécues par des personnes qui ne prennent pas toujours part à ce débat. De la sorte, l'interprétation actuelle des enjeux se construit autour des revendications des promoteurs et des groupes de citoyens impliqués politiquement, moins sur ceux et celles qui bénéficient directement ou indirectement des projets.

L'ouverture qu'offre ce positionnement a permis de solliciter une diversité de points de vue qui a bonifié l'interprétation du phénomène d'appréciation esthétique des équipements de transport. Parallèlement à l'analyse, le travail de conceptualisation théorique a apporté un approfondissement

des notions d'expérience et d'appréciation esthétique dans leurs modalités quotidiennes qui profitent non seulement à la présente recherche mais également au discours théorique sur l'esthétique. Dans ce sens, la recherche formule une définition de l'esthétique qui s'intègre dans la vie humaine et qui élargit son champ d'action. Enfin, l'expérience esthétique revue à la lumière du quotidien, recentrent ses intérêts sur les manifestations *ordinaires*. Sa reformulation a insisté sur le dépassement du mode de relation esthétique désintéressée vers un mode participatif et impliqué. La saisie de l'expérience esthétique implique alors toujours une compréhension du contexte dans lequel elle prend vit.

Cette redéfinition de l'esthétique a été interpellée par le large spectre d'investigation du phénomène d'appréciation esthétique des équipements. Ce dernier invitait, par sa problématique paysagère, à élargir le champ de l'esthétique formelle et visuelle pour viser une intégration à l'esthétique des préoccupations sociales qui en étaient à la source. En ce sens, la proposition à la fois théorique et interprétative du phénomène d'appréciation esthétique constitue l'une des avancées les plus probantes de la thèse. En interrogeant les différentes modalités d'appréciation esthétique des équipements à la lumière d'une esthétique du quotidien, la thèse soulève la nécessité de saisir de manière contextuelle et située les problématiques entourant l'expérience esthétique des environnements et objets de la vie quotidienne. Si cette prescription peut poser un problème sur le plan de l'opérationnalisation directe des résultats de recherche quant à l'acceptabilité sociale des équipements, elle n'en souligne pas moins l'importance de considérer l'intégration des différents aspects du phénomène puisque ces derniers peuvent déterminer les finalités du processus appréciatif. Et de surcroît, l'analyse insiste sur la temporalité de l'appréciation parce qu'elle se construit de manière progressive, en introduisant un processus de *priorisation* de valeurs tout en s'appuyant sur un registre de familiarité dont participent les expériences quotidiennes. La compréhension approfondie de l'appréciation esthétique des équipements a révélé en outre que la complexité avec laquelle elle se manifeste chez les personnes ne peut se restreindre aux questions de préférences quant au paysage et aux équipements. Elle est soutenue par la position théorique qui implique un *engagement* de la personne à l'égard de ce qui l'entoure et qui concourt à ne pas uniquement poser la relation esthétique en regard du visuel et du formel. Il y a tout lieu de considérer également que la proposition à la fois théorique, méthodologique et analytique de la thèse qui

supporte les considérations sociales des phénomènes contemporains de l'esthétique à la lumière d'une esthétique du quotidien, trouve écho dans l'énoncé de projets ayant à cœur la qualité de vie, la qualité du cadre de vie et le bien-être des citoyens.

Par cette esthétique du quotidien, la thèse opère donc de profond changement quant à l'objet d'étude en design et en paysage qui se déplace de l'objet vers la **relation** : des objets au contexte, des objets aux personnes et des personnes au contexte. Cela a engendré différents moyens techniques et méthodes pour investir cette relation et les processus humains qui la caractérisent. De plus, elle s'est attardée à conceptualiser le processus appréciatif par lequel prend forme la relation esthétique, processus qui est par ailleurs peu analysé en soi. Dans l'ensemble, ce parcours de recherche parvient à renouveler le discours sur l'esthétique tout en participant à un apport important pour le corpus théorique des disciplines du design et du paysage. Il fournit également des cadres de lecture adaptés aux manifestations sociales auxquels elles sont confrontées et propose des pistes interprétatives appliquées à une de ses problématiques actuelles. Il y a donc là plusieurs pistes tant méthodologiques que théoriques qui pourront certainement alimenter de futures recherches sur la relation entre l'humain et son environnement. Les nouveaux enjeux auxquels sont confrontées les disciplines du design et de l'aménagement y trouveront également une démarche méthodologique et un cadre interprétatif pour mieux comprendre et saisir leur manifestation sociale.

Bibliographie

- Ady, J., B. A. Gray et G. R. Jones. 1979. « A Visual Resource Management Study of Alternative Dams, Reservoirs and Highway and Transmission Line Corridors near Copper Creek, Washington », dans *Proceedings of Our National Landscape : A Conference on Applied Techniques for Analysis and Management of the Visual Resource*. Berkeley (California) : United States Department of Agriculture, April 23-25, pp. 590 à 597.
- Alison, A. 1812. *Essays on the Nature and Principles of Taste*. Boston : Cummings and Hilliard.
- Atkinson, P. et D. Silverman. 1997. « Kundera's *Immortality*: The Interview Society and the Invention of the Self ». *Qualitative Inquiry* 3 no.3, pp. 304–25.
- Ball, L.J. et T.C. Ormerod. 2000. « Applying ethnography in the analysis and support of expertise in engineering design ». *Design Studies*, vol. 21, no. 4, juillet, pp. 403-421.
- BAPE. 1980. *Réseau de transport La Grande - tronçon la Vérendrye-Duvernay*. Rapport d'enquête et d'audience publique.
- BAPE. 1983. *Poste Des Cantons – lignes Nicolet-Des Cantons et Des Cantons Nouvelle-Angleterre*. Rapport d'enquête et d'audience publique n°14.
- BAPE. 1987. *Poste de ligne à courant continu à 450 kV, Radisson-Nicolet-Des Cantons*. Rapport d'enquête et d'audience publique n °22.
- BAPE. 1993. *Ligne à 735 kV Des Cantons-Lévis et poste Apalaches*. Rapport d'enquête et d'audience publique n °68.
- BAPE. 1996. *Projet de ligne à 735 kV –Hertel-Des Cantons et poste Montérégie*. Rapport d'enquête et d'audience publique.
- BAPE. 1998. *Projet de ligne à 735 kV —Hertel-Des Cantons (Tronçon Hertel-Saint-Césaire) et poste Montérégie*. Rapport d'audience publique.
- BAPE. 2000. *Projet de ligne à 735 kV Saint-Césaire – Hertel et poste de la Montérégie*. Rapport d'enquête et d'audience publique
- BAPE. 2001. *Projet de ligne à 315 kV Grand-Brûlé Vignan*. Rapport d'enquête et d'audience publique, no. 148.
- Baudrillard, J. 1978. *Le système des objets*. Paris : Gallimard.
- Beardsley, M. 1958. *Aesthetics : Problems in the Philosophy of Criticism*. New-York : Harcourt, Brace and World.

- Beardsley, M. 1988. « L'expérience esthétique reconquise » dans *Philosophie analytique et esthétique*, Danielle Lories (ed.), Paris : Méridiens Klincksieck.
- Beudet, G., G. Domon et O. Lacasse. 1997. *Les méthodes de caractérisation des paysages : revue des approches visuelles, écogéographiques et spatio-temporelles*. Rapport de recherche de la Chaire en paysage et environnement.
- Beudet, G. et al. 1997. *Réflexion sur les paramètres de design du réseau de distribution aérien [projet ORIEL]*. Rapport de recherche de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal,
- Bell, C. 1913. *Art*. New-York : rpt.
- Berleant, A. 1970. *The Aesthetic Field : A phenomenology of Aesthetic Experience*. Springfield : Ill.: C. C. Thomas.
- Berleant, A. 1988. « Aesthetic perception in environmental design » dans *Environmental Aesthetics : Theory, research, and Applications*, Jack, L. Nasar (ed.), Cambridge : Cambridge University Press.
- Berleant, A. 1991. *Art and Engagement*. Philadelphia: Temple University Press.
- Berleant, A. 1992. *The Aesthetics of Environment*. Philadelphia : Temple University Press.
- Berleant, A. 1993. « The Aesthetics of Art and Nature » dans *Landscape, Natural Beauty and the Arts*. Kemal, Salim et Ivan Gaskell (ed.) Cambridge University Press.
- Berleant, A. 1994a. « The persistence of dogma in aesthetics ». *The Journal of Aesthetics and Art Criticism*, vol.52, printemps, pp. 237-239.
- Berleant, A. 1994b. « Beyond disinterestedness ». *The British Journal of Aesthetics*, vol. 34, juillet, pp. 242-254.
- Berleant, A. 1997. *Living in the Landscape : Toward an Aesthetics of Environment*. Lawrence (Kansas) : University Press of Kansas.
- Berleant, A. 2002. « Introduction : Art, Environment and the Shaping of Experience ». dans *Environment and the Arts; Perspectives on Art and Environment*. A. Berleant (ed.). Aldershot: Ashgate.
- Berleant, A. 2004. « Ideas for a Social Aesthetic ». dans *The Aesthetics of Everyday Life*, Ligth, A. et J.M. Smith (eds.), New-York : Columbia University Press, pp. 23-38.

- Berleant, A. et A. Carlson. 1998. « Introduction. Special Issue : Environmental Aesthetics ». *The Journal of Aesthetics and Art Criticism*, vol. 56, no. 2, pp. 97-100.
- Berleant, A. et R. Hepburn. 2003. « An Exchange on Disinterestedness ». *Contemporary Aesthetics*, no. 1.
- Berque, A. 1990. *Médiance : de milieux en paysages*. Montpellier : Reclus Géographiques.
- Berque, A. 1998. « À l'origine du paysage ». *Carnets du paysage*, printemps, pp. 128-139.
- Bertomen M. 1991. *Transmission Towers on the Long Island Expressway : A Study of the Language of Form*. Princeton Architectural Press.
- Bisson, D. 2002. « The anthropological dimension of design » dans *Designing Designers: Design for local global world*, L. Collina and G. Simonelle (eds.), International Convention of University Courses, Design edition, pp 161-174.
- Bisson, D. 2006. « Interroger les dimensions esthétique de l'expérience alimentaire en milieu hospitalier ». dans *À l'horizon d'un ouvrage collectif placé sous la double égide du Laboratoire de gestion des personnes en milieu de travail et du Groupe de recherche Ethos*, M. Fortier et C. Gagné (eds.), Montréal : Presses de l'Université du Québec, à paraître.
- Bisson, D. et C. Gagnon. 2005. « L'instrumentation spécifique à la recherche en design : explorer l'expérience de l'environnement matériel ». Actes du colloque de l'Association de la recherche qualitative : L'instrumentation dans la collecte des données : choix et pertinence, 26 novembre 2004, Université du Québec à Trois-Rivières
- Blauvelt, A. 2003. *Strangely familiar : design and everyday life*. Minneapolis : Walker Art Center.
- Boone, J. 2005. « The Aesthetic Dissonance of Industrial Wind Machines ». *Contemporary Aesthetics*, vol. 3.
- Bosoni, G. 2000. « The 'form' of power lines, between design, architecture and landscape ». *Domus*. No. 827, June, pp. 78-85.
- Brady, E. 1998a. « Imagination and the Aesthetic Appreciation of Nature ». *The Journal of Aesthetics and Art Criticism*. Vol 56, no.2, pp. 139-147.
- Brady, E., 1998b. « Don't Eat the Daisies: Disinterestedness and the Situated Aesthetic ». *Environmental Values*, vol. 7, no.1, pp.97-114.

- Brady, E. 2005. « Aesthetics in Practice : Valuing the Natural World ». *The Values in Nature: Role of Ethics in Environmental Policy* , Actes du colloque tenu le 2 mai à East Pyne, <http://www.princeton.edu/~uchv/EEWorkshop/>, page consultée le 2006-04-10.
- Brand, P. Z.ed. 2000. *Beauty Matters*. Bloomington: Indiana University Press.
- Brand, P.Z. & C. Korsmeyer. 1995. *Feminism and Tradition in Aesthetics*. University Park, PA : Penn State University Press.
- Bruner, E. M. 1986. « Experience and Its Expressions ». dans *The Anthropology of Experience*, V.W. Turner et E.M.Bruner (eds.), Urbana : University of Illinois Press, pp. 3-30.
- Budd, M. 1998. « Aesthetics ». dans *Routledge Encyclopedia of Philosophy*, E. Craig (Ed.), London: Routledge. Page consultée le 1 octobre 2004 de <http://www.rep.routledge.com/article/M046>
- Bucciarelli, L.L. « An ethnographic perspective on engineering design » *Design Studies*, vol. 9, pp. 159-168.
- Bullough, E. 1912. « « Psychological Distance » as Factor in Art and as an Aesthetic Principle ». *British Journal of Psychology*, vol. 5, pp. 87-117.
- Button, G. 2000. « The ethnographic tradition and design ». *Design Studies*, vol. 21, no. 4, juillet, pp. 319-332.
- Carlson, A. 1979. « Appreciation and the Natural Environment ». *The Journal of Aesthetics and Art Criticism*, vol. 37, pp. 267-275.
- Carlson, A. 1993. « Appreciating Art and Appreciating Nature » dans *Landscape, Natural Beauty and the Arts*. Kemal, Salim et Ivan Gaskell (ed.) Cambridge University Press.
- Carlson, A. 1995. « Nature, Aesthetic Appreciation, and Knowledge ». *The Journal of Aesthetics and Art Criticism*, vol. 53, no. 4, pp. 393-400.
- Carlson, A. 2000. *Aesthetics and the Environment: The Appreciation of Nature, Art and Architecture*. London : Routledge.
- Carlson, A. 2002. « Environmental aesthetics », dans *Routledge Encyclopedia of Philosophy*, E. Craig (Ed.), London, Routledge, consulté le 31 mai 2005 de <http://www.rep.routledge.com/article/M047SECT5>.
- Carlson, A. 2004. « What is the Correct Curriculum for Landscape ? ». dans Ligth, A. et J.M. Smith. *The Aesthetics of Everyday Life*. New-York : Columbia University Press, pp. 92-108.

- Carswell, S. 1999. *Aesthetic Choices : Negotiations in the field*. consulté le 30 mars 2005 de <http://cc.joensuu.fi/sights/sue.htm>.
- Charmaz, K. 2000. « Grounded Theory : Objectivist and Constructivist Methods ». dans *Handbook of qualitative research*, Norman K. Denzin, Yvonna S. Lincoln, éditeurs, Thousand Oaks, Calif. : Sage Publications, pp. 509-535.
- CIGRÉ. 1999. *High Voltage Overhead Lines : Environmental Concerns, Procedures, Impacts and Mitigations*. Working Group 22.14 Environmental Concerns and Regulatory Controls, October.
- Coffey, A. & Atkinson, P. 1996. *Making Sense of Qualitative Data, Complementary Research Strategies*. London : Sage.
- Couderchet, L. 2004. « L'illusion du visible. Paysage et aménagement d'infrastructures de transport d'électricité » dans Puech D. et Honegger A. (dir.), *L'évaluation du paysage : une utopie nécessaire ?* 15-16 janvier 2004, Montpellier, Presses de l'Université de Montpellier, pp. 59-73.
- Cresswell, J.W. 1998. *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing among Five Traditions*. Thousand Oaks: Sage.
- Cresswell, J.W. 2002. *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. Sage Publications.
- Crilly, N., Moultrie, J. et Clarkson, P.J. 2004. « Seeing Things: Consumer Response to the Visual Domain in Product Design ». *Design Studies*, vol. 25, no. 6, pp. 547-577.
- Cupchik, G. C. 2002. « The Evolution of Psychological Distance as an Aesthetic Concept ». *Culture & Psychology*, SAGE Publications, vol. 8, no. 2, pp. 155-187.
- Daniel, T. C. & M. M. Meitner. 2001. « Representational validity of landscape visualizations : the effects of graphical realism on perceived scenic beauty of forest vistas ». *Journal of Environmental Psychology*. no. 21, pp. 61-72.
- Daniel, T.C. 2001. « Whither scenic beauty ? Visual landscape quality assessment in the 21st century ». *Landscape and Urban Planning*, vol. 54, pp. 267-281.
- De Billy, P. 1990. « Les pylônes : la rançon du progrès ? », *Continuité*, hiver, pp. 50 à 53.

- De Certeau, M, L. Giard et P. Mayol. 1994. *L'Invention au quotidien, tome 2 : Habiter, cuisiner*. Paris : Flammarion.
- De Certeau, M. 1990. *L'Invention au quotidien, tome 1 : Arts de faire*. Paris : Gallimard.
- Deledalle, G. 1967. *L'idée d'expérience dans la philosophie de John Dewey*. Paris : Presses universitaires de France.
- Deledalle, G. 1983. *La philosophie américaine*. Éditions l'Âge d'Homme : Lausanne.
- Denzin, N. K. & Y. S. Lincoln, (Eds.). 1998. *The Landscape of Qualitative Research : Theories and issues*. Thousand Oaks (Calif.) : Sage Publications.
- Denzin, N. K. & Y. S. Lincoln, (Eds.). 2000 [1994]. *Handbook of Qualitative Research*. Thousand Oaks (Calif.) : Sage Publications.
- Denzin, N.K. 2001. « The reflexive interview and a performative social science ». *Qualitative Research*, London, Thousand Oaks, CA et New Delhi : SAGE Publications, vol. 1(1), pp.23-46.
- Desjeux, S.et D.Taponier. 2000. *Retour d'expérience sur l'implantation du pylône « Corolle » : Synthèse détaillée des résultats*. Rapport du groupe Argonautes - recherche conseil en sciences humaines.
- Deslauriers, J.-P. 1999. « La recherche qualitative : le cadavre est-il sorti du placard ? » *Recherches qualitatives*, vol. 20, pp. 3-9.
- Devereaux, Mary.1998. « Autonomy and its Feminist Critics ». *Encyclopedia of Aesthetics*, Vol. 1. Michael Kelly, Ed. New York: Oxford University Press, pp.179-182.
- Dewey, J. 1934 [1980]. *Art as Experience*. New-York : Pedigree Book.
- Dickie, G. 1988. « Le mythe de l'attitude esthétique ». dans *Philosophie analytique et esthétique*, Danielle Lories (ed.), Paris : Méridiens Klincksieck. pp. 115-133
- Dickie, G. 1988. « Beardsley et le fantôme de l'expérience esthétique » *Philosophie analytique et esthétique*, Danielle Lories (ed.), Paris : Méridiens Klincksieck.
- Downing, F. 2003. « Transcending memory : remembrance and the design of place ». *Design studies*, vol. 24, no. 3, pp. 213-235.

- Dumas, D. 2001. « L'esthétique environnementale d'Allen Carlson. Cognitivism et appréciation esthétique de la nature ». *AE*, vol.6. www.uqtr.ca/AE/vol_6/Carlson/Dumas.html, page consultée le 28-03-2002.
- Duncan, E.-H. 1992. « Book review : Art and Engagement ». *The Journal of Aesthetic Education*. Vol.26, automne, pp.118-120.
- Duncum, P. 1999. « A case for an art education of everyday aesthetic experiences ». *Studies in Art Education*, vol. 40, no. 4, pp. 295-311.
- Eco, U. (dir.) 2004. *Histoire de la beauté*. Paris : Flammarion.
- Electric Research Council's. 1968. *Electric Transmission Structures : A Design Research Program*. Esthetic Designs for Transmission Structures. Rapport présenté à Edison Electric Institute.
- EDF. 1987. *Les lignes électriques à très haute tension et le paysage*. Dir. de l'Équipement du réseau de transport, EDF
- EDF et Hydro-Québec. 1996. *L'intégration dans l'environnement des ouvrages de transport d'énergie électrique : contribution du design*, pour le Centre d'équipements du réseau de transport d'Électricité de France et pour la Vice-présidence Environnement et Collectivités d'Hydro-Québec.
- Entre les lignes. 1993. *Perception des impacts générés par la présence et l'exploitation des lignes de transport. Phase 2 : Sondages auprès des populations vivant à proximité des lignes de transport*. Rapport préliminaire présenté à la Vice-présidence Environnement d'Hydro-Québec.
- Ferenc-Fodor. 2000. « Étude Ferenc-Fodor ». EDF-GRETZ.
- Ferry, L. 2002. *Le Sens du Beau : Aux origines de la culture contemporaine*. Paris : Le livre de poche.
- Fenner, D.E.W. 2003. « Aesthetic Experience and Aesthetic Analysis », *Journal of Aesthetic Education*, vol. 37, no.1, printemps, pp. 40-52.
- Findeli, A. et C. Gagnon, J.F. Allie, M.P. Bossé, P. Lemay, P. Gauthier, P. Poullaouec-Gonidec et M. Gariépy. 2005. *Inscription spatiale des équipements de transports d'énergie : révision des critères de design Tome 1 à 3*. Rapport de recherche de la Chaire en paysage et

- environnement de l'Université de Montréal déposé à la division TransÉnergie d'Hydro-Québec.
- Fontana, A. et J. H. Frey. 2000. « The Interview : From Structured Questions to Negotiated Text ». dans *Handbook of qualitative research*, Norman K. Denzin, Yvonna S. Lincoln, éditeurs, Thousand Oaks, Calif. : Sage Publications, pp. 645-673.
- Foster, G. C. 1998. « The Narrative and the Ambient in Environmental Aesthetics » *The Journal of Aesthetics and Art Criticism*, vol. 56, no. 2, printemps, pp. 127-137.
- Frascara, J. (Ed). 2002. *Design and the Social Sciences: Making connections*. London and Washington : Taylor & Francis.
- Fredrickson, L.M. et D.H. Anderson. 1999. « A Qualitative Exploration of the Wilderness Experience as a Source of Spiritual Inspiration ». *Journal of Environmental Psychology*, vol. 19, pp. 21-39.
- Furby, L. et P. Slovic, B. Fischhoff, R. Gregory. 1988. « Public Perceptions of Electric Power Transmission Lines », *Journal of Environmental Psychology*, Vol.8, pp. 19-43.
- Gagnon, C. 2005. « Paysage et esthétique des pylônes ». dans *Paysages en perspective*. Poullaouec-Gonidec, P., G. Domon et S. Paquette (dir.), Édition Les Presses de l'Université de Montréal, Série « Paysages », pp. 209-240.
- Gagnon, C. 2005. « Perceptions actualisées des équipements et lignes de transport d'énergie » dans « Inscription spatiale des équipements de transport d'énergie : révision des critères de design – Annexe A », Findeli et al. Rapport de recherche de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal déposé à la division TransÉnergie d'Hydro-Québec.
- Gariépy, M. 1999. « L'analyse de paysage au sein de l'évaluation environnementale ou l'aménagement à l'ère de la rectitude politique ». dans *Le paysage, territoire d'intentions*, Poullaouec-Gonidec, P., B. Lassus et M. Gariépy (dir.), Paris, Éditions L'Harmattan, 1999, pp. 94-113.
- Gariépy, M. et P. Poullaouec-Gonidec, J. Lauzon, L. Desjardins, B. Gervais, I. Goyette et G. Saumier. 2005. *Qualité de vie et aspects visuels d'une ligne de transport d'énergie en milieu organisé – Revue de littérature et étude exploratoire de l'appropriation de l'emprise*. Rapport

de recherche de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal déposé à la division TransÉnergie d'Hydro-Québec.

- Genette, G. 1997. *L'oeuvre de l'art : la relation esthétique*. Paris : Seuil.
- Giles, G. 1993. « Book review : Art and Engagement ». *The British Journal of Aesthetics*, vol.33, octobre, pp.387-389.
- Giles, G. 1994. « Book review : The aesthetics of environment ». *The British Journal of Aesthetics*, vol.34, juillet, pp. 291-292.
- Glaser, B.G. et A.L. Strauss. 1967. *The Discovery of Grounded Theory : strategies for qualitative research*. Chicago : Aldine
- Godlovitch, S. 1994. « Book review : The aesthetics of environment ». *The Journal of Aesthetics and Art Criticism*, vol.52, automne, pp. 477-480.
- Goodman, N. et C. Elgin. [1990] 2001. *Esthétique et connaissance, pour changer de sujet*. Cahors : L'éclat, collection Tiré à part.
- Guillaume, Paul. [1937] 1979. *La psychologie de la forme*. Paris : Flammarion.
- Guba, E. G. et Y. S. Lincoln. 1998. « Competing Paradigms in Qualitative Research ». dans *Handbook of Qualitative Research. Volume I. The Landscape of Qualitative Research*, Denzin, N. K. et Y. S. Lincoln (éds.), Thousand Oaks : Sage Publications: 195-220.
- Gustafson, P. 2001. « Meanings of Place : Everyday Experience and Theoretical Conceptualizations ». *Journal of Environmental Psychology*, vol. 21, pp. 5-16.
- Haapala, A. 2004. « On the Aesthetics of the Everyday : Familiarity, Strangeness, and the Meaning of Place ». dans Ligth, A. et J.M. Smith. *The Aesthetics of Everyday Life*. New-York : Columbia University Press, pp. 39-55.
- Hagerhall, C.M. 2001. « Consensus in Landscape Preference Judgements ». *Journal of Environmental Psychology*, vol. 21, pp. 83-92.
- Hepburn, R. 1998. « Book review : Living in the Landscape ». *The Journal of Aesthetics and Art Criticism*, vol. 56, no.3 Été, pp. 302-303.
- Highmore, B. (ed.) 2002. *The Everyday Life Reader*. London : Routledge.

- Houdant, M. 1981. « Les recherches originales en France en matière de paysages et de milieux naturels » *Les lignes de transport et l'environnement*. CIGRE, Symposium Stockholm, 23-25 juin, 210-18, pp. 1-3.
- Huberman, A. M. et M. B. Miles. 1994. « Data Management and Analysis Methods ». *Handbook of Qualitative Research*. Norman K. Denzin, Yvonna S. Lincoln, éditeurs, Thousands Oak : Sage Publications, pp. 428-443.
- Hydro-Québec, 1990. *Méthode d'évaluation environnementale – lignes et postes*. Rapport du groupe de travail déposé à la Vice-présidence Environnement.
- Hydro-Québec, Tanguay, N. et G. Moisan, HQ, VP Environnement, 1990. *Compte-rendu de l'atelier de réflexion sur l'analyse visuelle et le paysage*. Complexe Guy-Favreau, Montréal, 15 et 16 novembre 1989.
- Hydro-Québec. 2000. « Enseignements du suivi environnementale : Ligne à 735 kV des Cantons-Lévis et poste des Appalaches à 735 kV-230 kV ».
- Hydro-Québec. 2006. « Vocabulaire ». <http://www.hydroquebec.com/terminologie/vocabulaire/index.html>, page consultée le 8 juin 2006.
- Institut de Sondages Laval. 2000. *Lignes à haute tension EDF : Appréciation - par les riverains - des Pylônes classiques versus Architecturés*. Rapport déposé à Électricité de France.
- International Electric Transmission Perception Project. 1996. *Perception of Transmission Lines. Summary of Surveys and Framework for Further Research*. Rapport déposé pour le Edison Electric Institute.
- Jacobs, J.-E. 1992. « Book review : Art and Engagement ». *The Journal of Aesthetics and Art Criticism*, vol.50, printemps, pp.160-162.
- Jimenez, M. 1997. *Qu'est-ce que l'esthétique ?*. Saint-Amand : Gallimard.
- Jobert, A. et Merle, E. 2005. « La question de l'esthétique au prisme de l'acceptabilité des ouvrages ». Communication faite à l'occasion du Colloque-atelier international interdisciplinaire *Design et projets d'équipements publics - 4 et 5 novembre 2004 - Musée d'Art Moderne de Saint-Étienne, France*.
- Julia, D. 1996. *Dictionnaire de la philosophie*. Paris : Larousse.

- Julier, G. 2000. *The Culture of Design*. London: Sage Publications.
- Kaplan, R. et S. Kaplan. 1989. *The Experience of Nature*. New-York : Cambridge University Press.
- Kaplan, S. 1983. « Psychological benefits of a wilderness experience » dans Altman et Wohlwill. *Behavior in the Natural Environment*. New-York : Plenum.
- Kaplan, S. et R. Kaplan. 1982. *Cognition and environment : Coping in an uncertain world*. New-York : Praeger.
- Kaplan R. et E.J.Herbert. 1988. « Familiarity and preference : a cross-cultural analysis ». dans *Environmental Aesthetics : Theory, research, and Applications*, Jack, L. Nasar, Cambridge : Cambridge University Press.
- Kaplan, R., & Kaplan, S. 1989. *The Experience of Nature: A Psychological Perspective*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Korsmeyer, C. 2004a. *Gender and Aesthetics : An introduction*. London : Routledge.
- Korsmeyer, C.2004b. « Feminist Aesthetics », *The Stanford Encyclopedia of Philosophy (Summer 2004 Edition)*, Edward N. Zalta (ed.), <http://plato.stanford.edu/archives/sum2004/entries/feminism-aesthetics/>, page consultée le 2004-06-01.
- Kupfer, Joseph H. 2003. « Engaging Nature Aesthetically ». *Journal of Aesthetic Education*, vol. 37, no.1, printemps, pp. 77-89.
- L'Avocat, C. 1983. *Essai de mise au point d'une méthode d'étude des paysages*. dans *Lire le paysage Lire les paysages*. Actes du colloque des 24 et 25 nov. Travaux XLII, Université de Saint-Étienne, C.I.E.R.E.C.
- Lang, J. 1988. « Symbolic aesthetics in architecture : toward a research agenda ». dans *Environmental Aesthetics : Theory, research, and Applications*, Jack, L. Nasar, Cambridge : Cambridge University Press.
- Langer, K.S. 1953. *Feeling and Form : A theory of Art*. New-York : Charles Scribner's Sons.
- Laperrière, A. 1997. « La théorisation ancrée (grounded theory) : démarche analytique et comparaison avec d'autres approches apparentées ». dans Poupart, Deslauriers, Groulx, Laperrière, Mayer, Pires. *La recherche qualitative : enjeux épistémologiques et méthodologiques*. Boucherville (Québec) : Gaétan Morin éditeur, pp. 113 à 167.

- Laurel, B. (Ed). 2003. *Design Research : Methods and Perspectives*. Cambridge : The MIT Press.
- Le Dantec, J.-P. 1996. *Jardins et paysages*. Paris : Larousse.
- Le Groupe Viau inc. en collaboration avec Le Groupe Entracto inc. 1992. *Méthode d'étude du paysage pour les projets de lignes et de postes de transport et de répartition*. Pour le service Ressources et Aménagement du territoire, direction Recherche et Encadrements, Vice-présidence Environnement, Hydro-Québec.
- Leclerc, A. P. Poullaouec-Gonidec, M. Gariépy, C. Gagnon, K. Desjardins et C. Montpetit. 2000. *Accompagnement d'expertise en design industriel : Orientations pour l'étude de conception de pylônes esthétiques à encombrement réduit (735 kV)*. Rapport de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal déposé à la Division TransÉnergie d'Hydro-Québec.
- Leddy, T. 1995. « Everyday Surface Aesthetic Qualities : « Neat », « Messy », « Clean », « Dirty » ». *The Journal of Aesthetics and Art Criticism*, vol. 53, no. 3, pp. 259-268.
- Leddy, T. 2004. « The Nature of Everyday Aesthetics ». dans Ligth, A. et J.M. Smith. *The Aesthetics of Everyday Life*. New-York :Columbia University Press, pp. 3-22.
- Lee, L.W. 2005. « The Aesthetic Appreciation of Nature, Scientific Objectivity, and the Standpoint of the Subjugated : Anthropocentrism Reimagined ». *Ethics, Place and Environment*, vol. 8, no. 2, Juin, pp. 235-250.#
- Lefebvre, H. 1947 [1997]. *Critique de la vie quotidienne. De la modernité au modernisme, tome 3*. Paris : L'Arche.
- Lefebvre, H. 1947 [1997]. *Critique de la vie quotidienne. Fondements d'une sociologie de la quotidienneté, tome 2*. Paris : L'Arche.
- Lefebvre, H. 1947 [1997]. *Critique de la vie quotidienne. Introduction, tome 1* . Paris : L'Arche.
- Lenclund, G. 1995. « L'ethnologie et le paysage : questions sans réponses » dans *Paysage au pluriel : pour une approche ethnologique des paysages*. Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme, pp. 3-17.
- Levy, E. 1997. « The Aesthetics of Power : High-Voltage Transmission Systems and the American Landscape ». *Technology and Culture*. Vol.38, N°3, pp. 575-607.

- Ligth, A. et J.M. Smith. 2005. *The Aesthetics of Everyday Life*. New-York : Columbia University Press.
- Lloyd, P. 2000. « Storytelling and the development of discourse in the engineering design process ». *Design Studies*, vol. 21, no. 4, juillet, pp. 357-373
- Lloyd, P. et Jerry B. 2001. « Softening Up the Facts : Engineers in Design Meetings ». *Design Studies*, vol. 17, no. 3, été, pp. 67-82.
- Lorin, M. 1977. « Recherches, réalisations et emploi de pylônes esthétiques en France ». CIGRÉ, Électricité de France.
- Lorin, M. 1981. « Recherches et développement des pylônes esthétiques en France », *Les lignes de transport et l'environnement*. CIGRE, Symposium Stockholm, 23-25 juin, 210-10, pp. 1-6.
- Lorin, M. et F.J. Quey. 1973. *Conception, étude technologique et emploi des pylônes tubulaires en France*. CIGRE, Comité d'étude n°22, Électricité de France.
- Lothian, A., 1999. « Landscape and the philosophy of aesthetics: is landscape quality inherent in the landscape or in the eye of the beholder? » *Landscape and Urban Planning*, vol. 44, pp. 177-198.
- Luginbühl, Y. 2001. « La demande sociale de paysage ». Rapport d'étude publié pour le compte du Conseil national du paysage, France.
- Lyrette, E. 2003. « La dynamique sociale entourant l'implantation d'une infrastructure majeure : le cas du parc éolien Le Nordais », mémoire de maîtrise, Université du Québec – Institut national de la recherche scientifique – Urbanisation, culture et société.
- Marx, L. 1964. *The Machine and the Garden*. New-York : Oxford University Press.
- Marx, L. 1994. « The Idea of « Technology » and Postmodern Pessimism » dans *Technology, Pessimism, and Postmodernism*. Ezrahi, Y., Mendelsohn, E. et H. Segal (ed.), Dordrecht : Kluwert Academic Publishers, pp. 11-28.
- McClary, Susan. 1991. *Feminine Endings: Music, Gender, and Sexuality*. Minnesota: University of Minnesota Press.
- Merleau-Ponty, M. 1976. *Phénoménologie de la perception*. Paris, Gallimard.
- Miles, M. B. et A. M. Huberman. 1994. *Qualitative data analysis : an expanded sourcebook / 2nd ed.* Thousand Oaks ; Sage Publications.

- Miles et Huberman, 2003. *Analyse des données qualitatives*. Paris: De Boeck.
- Montpetit, C, P. Poullaouec-Gonidec et G. Saumier. 2002. « Paysage et cadre de vie au Québec : réflexion sur une demande sociale émergente et plurielle ». *Cahiers géographiques du Québec*, vol. 46, no. 128, pp. 165-189.
- Moser, Gabriel et Weiss, Karine. 2003. *Espaces de vie : aspects de la relation homme-environnement*. Paris : Armand Colin.
- Mucchielli, A. (dir.). 1996. *Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines et sociales*. Paris : Armand Colin.
- Nasar, L. J. (dir.). 1988. *Environmental Aesthetics : Theory, reseach, and applications*. Cambridge : Cambridge University Press.
- National Grid. 2002. « Summary » www.nationalgrid.com/uk/social&environnement/tower_design.asp#, 2002, consultée le 15 octobre 2004.
- Neher, G. 1981. « Les lignes de transport et l'environnement : Possibilités d'intégration des lignes dans le paysage » *Les lignes de transport et l'environnement*. CIGRE, Symposium Stockholm, 23-25 juin, 210-12, pp. 1-6.
- Newman, I. 2001. « Reflections on Allen Carlson's *Aesthetics and the Environment* ». *AE*, vol.6. http://www.uqtr.quebec.ca/AE/Vol_6/Carlson/Newman.html, page consultée le 28-03-2002.
- Nohl, W. 2001. « Sustainable landscape use and aesthetic perception - preliminary reflections on future landscape aesthetics ». *Landscape and Urban Planning*, no. 54, pp. 223-237.
- Ohta, H. 2001. « A Phenomenological Approach to Natural Landscape Cognition ». *Journal of Environmental Psychology*. vol.21, pp. 387-403.
- Paillé, P. 1991. « Procédures systématiques pour l'élaboration d'un guide d'entrevue semi-directive : un modèle et une illustration ». Communication au Congrès de l'ACFAS.
- Paillé, P. 1994. « L'analyse par théorisation ancrée ». *Cahiers de recherche sociologique*, no. 23.
- Paillé, P. 1997. « La recherche qualitative ... sans gêne et sans regrets ». *Recherches en soins infirmiers*, no. 50, septembre, pp. 60-64.
- Paillé. P. et A. Mucchielli. 2003. *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*. Paris : Armand Colin.
- Palmer, J. et M. Dobson (Ed.). 1996. *Design and Aesthetics : A Reader*. London : Routledge.

- Paquette, S., P. Poullaouec-Gonidec, G. Domon. 2005. « Le paysage, une qualification socioculturelle du territoire ». dans *Material History Review* (no. spécial voué à la question du paysage), acceptée pour publication.
- Parsons, G. et A. Carlson. 2004. « New Formalism and the Aesthetic Appreciation of Nature ». *The Journal of Aesthetics and Art Criticism*, vol. 62, no. 4, pp. 363-376.
- Perec, G. 1974. *Espèces d'espaces*. Paris : Éditions Galilée.
- Perry, D.F. et J.K. Nickerson, E.S. Zobel. 1981. « An Approach to Assessing Visual Compatibility of Transmission Lines and the Landscape » *Les lignes de transport et l'environnement*. CIGRE, Symposium Stockholm, 23-25 juin, 210-06, pp. 1-5.
- Pires, A. P. 1997. « Échantillonnage et recherche qualitative : essai théorique et méthodologique ». dans Poupard, Deslauriers, Groulx, Laperrière, Mayer, Pires. *La recherche qualitative : enjeux épistémologiques et méthodologiques*. Boucherville (Québec) : Gaétan Morin éditeur, pp. 113 à 167.
- Porteous, J. D. 1996. *Environmental aesthetics : ideas, politics and planning*. New-York : Routledge.
- Postrel, V. 2003. *The substance of Style : How the Rise of Aesthetic Value is Remaking Commerce, Culture & Consciousness*. New-York : HarperCollins Publishers Inc.
- Poullaouec-Gonidec, P., C. Gagnon, C. Bergeront et J.F. Allie. 2001. *Inscription spatiale des équipements de transport : révision des critères de design - Caractérisation paysagère des équipements*. Rapport d'activités 2 déposé à la division TransÉnergie d'Hydro-Québec, Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal.
- Poullaouec-Gonidec, P. 1998. « Paysage et modernité ». Conférence d'ouverture du colloque *Dynamique et visions du paysage québécois*, Québec, 15 au 18 juin 1998
- Poullaouec-Gonidec, P. C. Montpetit et G. Saumier. 2001. *Concept et opérationnalisation du paysage (phase I) - Balisage du concept de paysage, des méthodes et des enjeux publics au Québec*. Rapport déposé au ministère de la Culture et des Communications du Québec et à Hydro-Québec, Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal.
- Poullaouec-Gonidec, P., G. Domon, et S. Paquette. 2005a. « Introduction ». dans *Paysages en perspective*. Poullaouec-Gonidec, P., G. Domon et S. Paquette (dir.), Édition Les Presses de l'Université de Montréal, Série « Paysages », pp. 19-46.

- Poullaouec-Gonidec, P., G. Domon, et S. Paquette. 2005b. « Le paysage, un concept en débat ». dans *Paysages en perspective*. Poullaouec-Gonidec, P., G. Domon et S. Paquette (dir.), Édition Les Presses de l'Université de Montréal, Série « Paysages », pp. 7-18.
- Poupart, Je. 1997. « L'entretien de type qualitatif : considérations épistémologiques, théoriques et méthodologique ». dans *La recherche qualitative : enjeux épistémologiques et méthodologiques*. Poupart, Deslauriers, Groulx, Laperrière, Mayer et Pires. Boucherville (Québec) : Gaétan Morin éditeur, pp. 113 à 167.
- Priestley, T. et G.W. Evans. 1996. « Resident Perceptions of a Nearby Electric Transmission Line », *Journal of Environmental Psychology*, vol. 16, no.1, mars, pp. 65-74,
- Punter, J.V. 1982. « Landscape aesthetics : a synthesis and critique » dans *Valued Environments*. J.R. Gold et J. Burgess (ed). London : Allen and Unwin.
- Quarante, D. 1994. *Éléments de design industriel*. Paris : Polytechnica —2^e édition, pp. 405 à 416.
- Quarante, D. ; Y. Delacroix et P. Tissier. ?. *Rapport de recherche*. Université de Compiègues. Division Design.
- Rambert, Fr. 1995. « Pylônes à très haute tension : une étincelle d'innovation ». *D'architectures*, no. 54, avril.
- Ratiu, E. et Levy-Leboyer, C. 1990. « Étude psychosociologique de l'impact des équipements de « proximité » EDF-GDF sur l'environnement », Rapport de recherche du Laboratoire de Psychologie de l'environnement, Université René Descartes.
- Renaut, A. 1995. « Présentation ». dans *Critique de la faculté de juger*. Kant, Paris : GF Flammarion.
- Rey, A. (dir. publ.). 2000. *Dictionnaire historique de la langue française*. Paris: Le Robert.
- Richard, C. et D. Roberge. 1995. « La résidence et le paysage : analyse de perceptions », *Apenteur-Géomètre*, vol. 22, n°2, juillet, pp. 11 à 13.
- Riendeau, R. 1988. « Les autoroutes de l'énergie : une incision dans l'environnement ». *Forêt et conservation*, Octobre, pp. 18-22.
- Roberge, D., Hydro-Québec, HQ, VP Environnement, Entre les lignes inc. 1992. *Perceptions des emprises par les résidants vivant à proximité visible des lignes de transport d'électricité*.
- Roger, A. 1978. *Nus et paysages*. Paris : Aubier Montaigne.
- Roger, A. (dir.) 1995. *La théorie du paysage en France*. Seyssel : Champ Vallon.

- Roger, A. 1997. *Court traité du paysage*. Paris : Éditions Gallimard.
- Rothstein, P.D. 2002. « The Re-emergence of ethnography », dans *Industrial Design Today*, IDSA Chicago Design Education Conference Proceedings.
- Rougerie, G. et N. Beroutchachvili. 1991. *Géosystèmes et paysages : Bilan et méthodes*. Paris : Armand Colin.
- Rougier, J. 1985, « Études d'impact et lignes H.T. », *Aménagement et Nature*, n°79, pp. 14-15-16.
- Ryan, G. W. et H.R. Bernard. 2000. « Data Management and Analysis Methods ». *Handbook of qualitative research*, Norman K. Denzin, Yvonna S. Lincoln, éditeurs, Thousand Oaks, Calif. : Sage Publications, pp. 769-802.
- Saito, Y. 1998. « The Aesthetics of Unscenic Nature ». *The Journal of Aesthetics and Art Criticism*, vol. 56, no.2, Environmental Aesthetics, printemps, pp. 101-111.
- Saito, Y. 2001. « Everyday Aesthetics », *Philosophy and Literature*. no. 25, pp. 87-95.
- Saito, Y. 2004. « Machines in the Ocean : The Aesthetics of Wind Farms ». *Contemporary Aesthetics*, vol. 2.
- Saito, Y. 2005. « The Aesthetics of Weather ». dans Ligth, A. et J.M. Smith. *The Aesthetics of Everyday Life*. New-York : Columbia University Press, pp. 156-176.
- Sahores, R. 1993. *Pylônes esthétiques : bilan des recherches menées par EDF dans les années 1970*. Rapport de recherche déposé à EDF.
- Sanders, E. B.-N. 2001. « Virtuosos of the experience domain ». dans *Proceedings of the 2001 IDSA Education Conference*. consulté le 24 juillet 2004 de <http://www.sonicrim.com/red/us/pub.html>.
- Sanders, E. B.-N. 2002. « From user-centered to participatory design approaches ». dans J. Frascara (Ed.). *Design and the Social Sciences: Making connections*. London and Washington : Taylor and Francis Books Limited.
- Sanders, E. B.-N., & C. T. Williams, 2001. « Harnessing people's creativity: ideation and expression through visual communication ». dans Langford, J. & P. D. McDanagh (Eds). *Focus Groups: Supporting Effective Product Development*. London and Washington : Taylor and Francis Books Limited.

- Sanoff, H. 2000. *Community Participation Methods in Design and Planning*. New-York : John Wiley & Sons.
- Santayana, G. [1896] 1955. *The Sense of Beauty : Being the outline of Aesthetic Theory*. New-York: Dover Publications, Inc.
- Schaeffer, J-M. 1996. « La conduite et le jugement esthétique ». *Les cahiers – Philosophie de l'art*, No. 2, Villeurbanne : Le Nouveau Musée / Institut d'art contemporain.
- Schaeffer, J-M. 1996. *Les célibataires de l'art : pour une esthétique sans mythes*. Mayenne : Gallimard.
- Schaeffer, J-M. 2002. « La conduite esthétique comme fait anthropologique ». dans *L'art et la culture - Université de tous les savoirs 20*, sous la direction de Yves Michaud, Paris : Odile Jacob, pp. 279-292
- Schön, Donald. 1988. « Designing : Rules, types and worlds ». *Design Studies*. Vol. 9, No. 3, July.
- Scott, M.J. et D.V. Canter. 1997. « Picture or Place ? A Multiple Sorting Study of Landscape". *Journal of Environmental Psychology*, vol. 17, pp. 263 à 281.
- Schroeder, H.W. et T.C. Daniel. 1981. « Progress in predicting the perceived scenic beauty of forest landscapes ». *Forest Science*, vol. 27, pp. 71-80.
- Scruton, R. 1979. *The Aesthetics of Architecture*. London : Methuen & Co. Ltd.
- Sebba, R. 1991. « The Landscape of Childhood : The Reflection of Childhood's Environment in Adult Memories and in Children's Attitude ». *Environment and Behavior*, vol. 23, no. 4, pp. 395-422.
- Sherringham, M. 1992. *Introduction à la philosophie esthétique*. Paris : Payot, «P», no.123.
- Souriau, E. 1990. *Vocabulaire d'esthétique*. Paris : PUF.
- Sowa, A. 1999. « Nouvelle génération de pylônes : RFR, Kathryn Gustafson, et Ian Richie (EDF) » *Architecture d'Aujourd'hui*, vol. 322, mai, pp. 18 à 20.
- Squires, S. et B. Byrne. 2002. *Creating breakthrough ideas : the collaboration of anthropologists and designers in the product development industry*. Westport, CT : Bergin & Garvey
- Stolnitz, J. 1960. *Aesthetics and Philosophy of Art Criticism*. New-York : Houghton Mifflin.
- Stolnitz, J. 1988. « L'attitude esthétique ». dans *Philosophie analytique et esthétique*, Danielle Lories (ed.), Paris : Méridiens Klincksieck. pp. 104-114

- Strauss, A. et J. Corbin. 1998. *Basics of Qualitative Research : Grounded Theory Procedures and Techniques*. Park (Calif.) : Sage Publications.
- Talon-Hugon, C. 2004. *L'esthétique*. Paris : Presses Universitaires de France.
- Thorpe, H.G. 1981. « 220 Transmission Line — Darmouth Scheme, Victoria, Australia » *Les lignes de transport et l'environnement*. CIGRE, Symposium Stockholm, 23-25 juin, 210-04, pp. 1-3.
- Tremblay, F. et M. Gariépy. 2003. « Acteurs et processus du projet de paysage », dans *Les Temps du paysage*, Poullaouec-Gonidec, P., S. Paquette et G. Domon (dir.), coll. « Paramètres », Montréal, Les Presses de l'université de Montréal, pp. 219-246.
- Tremblay, F. et P. Poullaouec-Gonidec. 1999. « Contre le tout paysage : pour des émergences et ... des oublis ». Communication lors du séminaire CELAT : paysage par-delà la norme.
- Tuan, Yi-Fu. 1989. « Surface Phenomena and Aesthetic Experience ». *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 79, Issue 2, juin, pp. 233-241.
- Turner, V. & E. Bruner (Eds). 1986. *The Anthropology of Experience*. Urbana : University of Illinois Press.
- Turner, V. 1986. « Dewey, Dilthey, and Drama : An Essay in the Anthropology of Experience ». dans. 1986. *The Anthropology of Experience*. Turner, V. & E. Bruner (Eds), Urbana : University of Illinois Press, pp. 33-44.
- Valéry, P. 1957. « Variété » dans *Œuvres* tome 1, Paris : Gallimard.
- Van der Maren. 1996. *Methodes de recherche pour l'education*. Bruxelles : De boeck.
- Vermersch, P. & al. 2003. « Étude de l'effet des relances en situation d'entretien ». de www.es-conseil.fr/GREX/texte, consulté le 01 décembre 2004.
- Vivas, E. 1953. « A Definition of the Esthetic Experience » dans *The Problems of Aesthetics: A Book of Readings*. E. Vivas et M. Krieger (Ed), New York : Rinehart, pp. 406-411.
- Walton, K. 1970. « Categories of Art ». *Philosophical Review*, vol. 79, pp. 334-367.
- Welsch, W. 1997a. *Undoing Aesthetics*. London : Sage Publications Ltd.
- Welsch, W. 1997b. « Aesthetics Beyond Aesthetics ». *Literature and Aesthetics. The Journal of the Sydney Society of Literature and Aesthetics*, Octobre, pp. 7-23.

- Welsch, W. 2004. « Sport Viewed Aesthetically, and Even as Art ? ». dans *The Aesthetics of Everyday Life*, Ligth, A. et J.M. Smith (eds.), New-York : Columbia University Press, pp. 135-154.
- Woodwark, R.G. 1981. « Rapport spécial de la section 210 ; l'impact sur le paysage. » *Les lignes de transport et l'environnement*. CIGRE, Symposium Stockholm, 23-25 juin, 210-00, pp.1-4.
- Zangwill, N. 1992. « Unkantian Notions of Disinterest ». *British Journal of Aesthetics*, vol. 32, pp.149-152.
- Zeisel, J. 1981. *Inquiry by Design : Tools for Environment-Behavior Research*. Monterey California : Brooks / Cole Pub. Co.
- Zorgno, A-M. 1995. « Electricity and Land ». *Rassegna*, vol. 17, no. 63, « *Electricity. United-States and USSR, France and Italy* », pp. 70-81.
- Zube, E.H., J.L. Sell et J. Taylor. 1982. « Landscape perception : Research, application and theory ». *Landscape Planning*, vol. 9, pp. 1-33.

Annexe I_ historique du design des pylônes

Liste des références concernant le design des pylônes

Liste des références – design des pylônes *tirée de Findeli et al. (2005)*

Italie - ENEL

Concours de design de pylônes en 2000

1e – *ex-aequo*

Foster and Partners – Norman Foster

Achille Castiglioni / Michele De Lucchi

Autres équipes de design

Giugiaro Design – Giorgetto Giugiaro

Studio Corrado Terzi – Corrado Terzi

Gruppo Aldo Aymonino – Aldo Aymonino

Agence Wilmotte – Jean-Michel Wilmotte

Sources :

ENEL. 2000. Sostegni Per L'ambiente.

BOSONI, GIAMPIERO. 2000. « The *form* of power lines, between design, architecture and landscape ». *Domus*. No. 827, June, pp. 78-85.

GIORDANO, M. 2000. « Gli alberi dell'Enel. Eco-friendly pylons ». *l'ARCA*, no. 147, avril, pp. 82-83

P.F. « Design Ad Alta Tensione : High power design ». *Ottagono*, no. 136, pp.64-65.

FOSTER AND PARTNERS – Norman Foster <http://www.fosterandpartners.com/internetsite/>
<http://archive.msmonline.com/2000/04/news2.htm> (page consultée le 2003-30-08)

GIUGIARO DESIGN – Giorgetto Giugiaro <http://www.giugiarodesign.it/home%5Beng%5D.htm>
(page consultée le 2003-18-07)

France – EDF

Pylône Corolle pour Transel/EDF par Martin Szekely, 1994

ROMANELLI, M. 1996. « Pilone per l'alta tensione *Corolle* ». *Arbitare*. No. 354, sept., pp. 176-179.

DESJEUX, S. et D. TAPONIER. 2000. *Retour d'expérience sur l'implantation du pylône «Corolle»: Synthèse détaillée des résultats*. Rapport du groupe Argonautes - recherche conseil en sciences humaines.

EDF. 1996. « Palette des solutions techniques des lignes aériennes haute tension ».

EDF Production Transport – Centre d'équipement du réseau de transport.

FIELL C. et P. FIELL (ed.). 2003. « *Martin Szekely* » in *Designing the 21st Century – Le design du 21e siècle*. Köln : Taschen. pp. 500-505.

INSTITUT DE SONDAGES LAVIALLE. 2000. *Lignes à haute tension EDF : Appréciation - par les riverains - des Pylônes classiques versus Architecturés*.

<http://www.crit.archi.fr/~bois/Bois/3.Caracteres/Page2.html> (page consultée le 2003-07-09)

Pylône Grand Duc - bois portique réalisé par Fabienne Poulat– Concours en 1994

proposé à l'École d'Architecture de Saint-Étienne en collaboration avec le Centre Régional d'Innovation et de Transfert de Technologies pour les Industries du bois (CRITT bois, Epinal) pour la partie technique. – développé suite au protocole signé en août 1992 entre l'État et EDF afin d'inciter les compagnies à améliorer l'impact visuel des lignes.

- EDF. 1994. « Supports bois pour lignes électriques haute tension ».
EDF. 1996 . « Palette des solutions techniques des lignes aériennes haute tension».
EDF Production Transport – Centre d'équipement du réseau de transport.
EDF. « Le Grand Duc : support bois pour lignes électriques haute tension ». EDF Production Transport Service Ingénierie Rhône-Alpes.
FERENC-FODOR. 2000. « Étude Ferenc-Fodor ». EDF-GRETZ.
INSTITUT DE SONDAGES LAVIALLE. 2000. *Lignes à haute tension EDF : Appréciation - par les riverains - des Pylônes classiques versus Architecturés.*

Concours 1994 (Rambert, 1995)

Lauréats

- Ian Ritchie / Kathryn Gustafson – pylône « f »
Marc Mimram – pylône « roseau »
Autres équipes de design
Philippe Starck – « haute-couture »
Dominique Perrault / Ove – Arup – « Jeu de cartes »
Jean-Michel Wilmotte / Governor – « écosystème »
Giugiaro Design – Italie – « héron »
Roger Tallon / Euro RSCG Design – « en col de cygne »
François Deslaugiers – pylône « stable élancé »

ÉLECTRICITÉ DE FRANCE ; HYDRO-QUÉBEC. 1996. *L'intégration dans l'environnement des ouvrages de transport d'énergie électrique : contribution du design*, pour le Centre d'équipements du réseau de transport d'Électricité de France et pour la Vice-présidence Environnement et Collectivités d'Hydro-Québec.

EDF. L'architecture au service des pylônes de demain. Document audio-visuel.

FERENC-FODOR. 2000. « Étude Ferenc-Fodor ». EDF-GRETZ.

RAMBERT, F. 1995. « Pylônes à très haute tension : une étincelle d'innovation ». *D'architectures*, no. 54, avril.

SOWA, A. 1999. « Nouvelle génération de pylônes : RFR, Kathryn Gustafson, et Ian Richie (EDF) ». *Architecture d'Aujourd'hui*, vol. 322, mai, pp. 18 à 20.

VERMEIL, J. 1995. « À défaut d'enterrer les lignes ... EDF réinvente les pylônes ». No. 1590. 27 avril au 3 mai 1995, p.48.

DUPUY, V. « Pylônes : peu de changement à l'horizon / Pylons : little change on the horizon ». *Intramuros*.

BALDASSINI, N. 1995. « Un pilone a corcoso. Pylons in competition ». *l'ARCA*, no. 95, Juillet / août, pp. 80-83.

D'HARCOURT, N. 1995. « High-voltage design ». *I.D.* vol. 42, no. 5, sept./oct., p.32

- PICHEVIN, J.-P. 1995. « Concours : La ligne EDF ». *Le Moniteur Architecture – AMC*, no. 60, avril, pp. 10-12.
- VERNES, A. « EDF en quête d'ouvrages d'art ». *Intramuros*, no. 87, pp. 60-63.
- VANDERBECKEN, J.C. (dir.). 1995. « Les pylônes et la mode ... présentation de la nouvelle collection ». *Info Cert Spécial*, mars.
- IAN RITCHIE / KATHRYN GUSTAFSON – pylône « f » <http://www.ianritchearchitects.co.uk/> (page consultée le 2003-09-10)

Sources générales EDF avant les expériences de design des années 1990:

- CEMAGREF. 1986. Intégration des lignes électriques à haute tension dans le paysage forestier, No 52.
- CIGRÉ. 1999. High Voltage Overhead Lines : Environmental Concerns, Procedures, Impacts and Mitigations. Working Group 22.14 Environmental Concerns and Regulatory Controls, October, 103 pages.
- HOUDANT, M. 1981. « Les recherches originales en France en matière de paysages et de milieux naturels Les lignes de transport et l'environnement. CIGRE, Symposium Stockholm, 23-25 juin, 210-18, pp. 1-3.
- LORIN, M. 1977. *Recherches, réalisations et emploi de pylônes esthétiques en France*. CIGRE, Électricité de France, 30 pages.
- LORIN, M. 1981. « Recherches et développement des pylônes esthétiques en France », Les lignes de transport et l'environnement. CIGRE, Symposium Stockholm, 23-25 juin, 210-10, pp. 1-6.
- LORIN, M. et F.J. QUEY. 1973. *Conception, étude technologique et emploi des pylônes tubulaires en France*. CIGRE, Comité d'étude n°22, Électricité de France, 18 pages.
- QUARANTE, D., DELACROIX, Y. et TISIER, P. 1978. *Rapport de recherche*. Université de Compiègne. Division Design.
- QUARANTE, D. 1994. *Éléments de design industriel*. Paris : Polytechnica —2^e édition, pp.405 à 416.
- RATIU, EUGÉNIA et LEVY-LEBOYER, C. 1990. « Étude psychosociologique de l'impact des équipements de « proximité » EDF-GDF sur l'environnement », Rapport de recherche du Laboratoire de Psychologie de l'environnement, Université René Descartes.
- ROUGIER, Jean. 1985, « Études d'impact et lignes H.T. », *Aménagement et Nature*, n°79, pp. 14-15-16
- SAHORES, R. 1993. *Pylônes esthétiques : bilan des recherches menées par EDF dans les années 70*. EDF-Électricité de France / Production Transport, Centre d'équipement du Réseau de Transport.
- RTE, France. http://www.rtefrance.com/htm/fr/envirnmt/telecharge/les_chemins_de_l_electricite.pdf (page consultée le 2004-07-10)
- RFR, le bureau d'études d'ingénierie fondé à Paris par Peter Rice
http://www.rfr.fr/Pages/fran/pres/pres_4.htm (page consultée le 2003-14-11)

Etats-Unis

Le projet de design des pylônes de Henry Dreyfuss

- BOSONI, GIAMPIERO. 2000. « The 'form' of power lines, between design, architecture and landscape ». *Domus*. No. 827, June, pp. 78-85.

- LEVY, E. 1997. « The Aesthetics of Power : High-Voltage Transmission Systems and the American Landscape ». *Technology and Culture*. Vol.38, N°3, pp.575-607.
- FLINCHUMI, R. 1997. « The Limits of Design ». in *Henry Dreyfuss industrial Designer : the Man in the Brown Suit*. New York : Cooper-Hewitt, National Design Museum, Smithsonian Institution and Rizzoli pp.166-179.
- ELECTRIC RESEARCH COUCILE et DREYFUSS, H. & Associates. 1968. *Electric Transmission Structures : A Design Research Program*. Electric Research Council's Esthetic Designs for Transmission Structures research project.
- EDF ; HYDRO-QUÉBEC. 1996. *L'intégration dans l'environnement des ouvrages de transport d'énergie électrique : contribution du design*, pour le Centre d'équipements du réseau de transport d'Électricité de France et pour la Viceprésidence Environnement et Collectivités d'Hydro-Québec.
- ZORGNO, A.M. 1995. « Electricity and Land ». *Rassegna*, vol. 17, no.63, pp. 2.

Québec - Hydro-Québec

- EDF; HYDRO-QUÉBEC. 1996. *L'intégration dans l'environnement des ouvrages de transport d'énergie électrique : contribution du design*, pour le Centre d'équipements du réseau de transport d'Électricité de France et pour la Viceprésidence Environnement et Collectivités d'Hydro-Québec.
- ENTRE LES LIGNES. 1992. *Perception des impacts générés par la présence et l'exploitation des lignes de transport*. Rapport présenté à la Vice-présidence Environnement d'Hydro-Québec.
- HYDRO-QUÉBEC. 1984. *Des premiers défis à l'aube de l'an 2000*. Éditions Libre Expression/Forces, 191 pages.
- RICHARD, CLAUDE, DENIS ROBERGE. 1995. « La résidence et le paysage : analyse de perceptions », *Apenteur-Géomètre*, vol. 22, n°2, juillet, pp. 11 à 13.
- RIENDEAU, ROGER. 1988. « Les autoroutes de l'énergie : une incision dans l'environnement ». *Forêt et conservation*, Octobre, pp.18-22.
- ROBERGE, D., HYDRO-QUÉBEC, HQ, VP ENVIRONNEMENT, ENTRE LES LIGNES INC.. 1992. *Perceptions des emprises par les résidants vivant à proximité visible des lignes de transport d'électricité*. 50 pages.
- HYDRO-QUÉBEC www.hydro.qc.ca/ (page consultée le 2003-20-04)

Angleterre – National Grid

- NATIONAL GRID UK. 2002. Transmission Tower Designs.
http://www.nationalgrid.com/uk/social&environment/tower_design.asp (page consultée le 2004-05-19)

Finlande – FINGRID – Antti Nurmesniemi

Pylônes en bois lamellé collé

Pylônes bleus

Pylônes jaunes

- VITTA, MAURIZIO. 1999. « Artefatti e natura. For Energy Transmission ». *l'ARCA*, no. 137, mai, pp. 80-83.
- FINGRID. 2001. *Corporate magazine Fingrid Group*. Mars, p.22.
- LUSTRE-PERE, LENI. 2002. « Editorial : High-standard design down the line » *Corporate magazine Fingrid Group*. Mars.
- FINGRID. 1998. *Annual Report*.
<http://www.fingrid.fi/attachments/english/investors/AnnualReport1998.pdf>
- FINGRID. 2002. « Research and development ».
<http://www.fingrid.com/engl/konserni/kantaverkkotoiminta/kehittaminen.html> (page consultée le 2002-03-26)
- FINGRID. 2003. « Environmental projects ».
<http://www.fingrid.fi/engl/konserni/ymparisto/projects.html> (page consultée le 2003-03-12)
- FINGRID. 2003. « Antti Nurmesniemi's 75th anniversary exhibition at Sanomatalo in Helsinki ».
<http://fingrid.fi/engl/tiedotteet/tiedotteet03/090103.html> (page consultée le 2003-03-12)
2003. « Uudenmalliset voimajohtopylväät töölön edustalle »
<http://www.helsinginenergia.fi/sahko/liittymapalvelu/maisemapylvaat.html> (page consultée le 2003-03-12)
- POLSTER, BERND. 1999. « Antti Nurmesniemi » in *Dictionnaire du design : Scandinavie*. Paris : Seuil, p. 38 et pp. 286-289.
- HOLTTINEN, TAISTO (réalisation). 2002. *Fingrid Landscape Towers*. Documentaire audiovisuel, production : Vistakuva Oy, Helsinki.
- ELTEL NETWORKS is a company specialised in design, construction and maintenance of electrical and telecommunications networks.
http://www.eltelnetworks.com/filetc/electrification_projects.pdf (page consultée le 2003-05-06)
- HELSINKI ENERGY is one of the biggest energy companies in Finland, producing and distributing electricity and district heat.
<http://www.helsinginenergia.fi/en/sahko/landscapetowers.html>
 (page consultée le 2003-18-04)

Danemark- ELTRA

concours 2001

ELTRA. Transmission system operator in western Denmark- Transmission grid, international market and development of environmentally friendly energy Tension Relieved in Tower Design competition <http://www.eltra.dk/composite-14145.htm> (page consultée le 2004-31-05)

No Doubt among Jury Members <http://www.eltra.dk/composite-14146.htm>

(page consultée le 2004-31-05) Annual Report 2001

http://www.eltra.dk/media/showMedium.asp?14083_LCID1033

Annual Report 2002 [http://www.eltra.dk/media\(15004,1033\)/Annunual_Report_2002_PDF.pdf](http://www.eltra.dk/media(15004,1033)/Annunual_Report_2002_PDF.pdf)

Annual Report 2003 [http://www.eltra.dk/media\(15614,1030\)/%C5rsrapport_2003.pdf](http://www.eltra.dk/media(15614,1030)/%C5rsrapport_2003.pdf)

NORDEL. Nordel is a body for co-operation between the transmission system operators (TSOs) in the Nordic countries (Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden), whose primary objective is to create the conditions for, and to develop further, an efficient and harmonised Nordic electricity market.

Annual Report http://www.eltra.dk/media/showMedium.asp?14170_LCID1033

Les architectes Bystrup (Danemark) (Proposition gagnante) <http://www.bystrup.dk/menu.html>

FSCK (Italie) (Autre proposition) <http://www.fsck.it/html/radrob/works/htmlitems/item009.html>

Annexe II_analyse de l'expérience directe

Grille d'analyse de la caractérisation paysagère

Fiches descriptives des situations étudiées

Grille d'analyse de la caractérisation paysagère tirée de Poullaouec-Gonidec et al. (2001)

Dimensions	Composantes	Définition	Variables	Type d'observation et de relevé
Attention	Polysensorielle	Description phénoménologique du parcours, d'un point éloigné à un point rapproché de la ligne.	Moment d'apparition de l'équipement Focalisation : dominance d'un élément, repère, etc. Effets visuels : contraste, masse, envasement, etc.	Observation non-dirigée orientée vers l'expérience immédiate. Photographies Croquis Plans annotés
Accessibilité	Visuelle	Possibilité de voir l'équipement selon un point de vue donné.	Plan d'apparition Champ visuel couvert par la ligne Limites visuelles	Plans annotés Photographies
Composition	Physique	Possibilité d'aller dans un lieu (Muntalano, 1995)	Accès ou non-accès (barrière, chaîne, etc.) à l'emprise et aux pylônes Limites spatiales (plein-vidé, liens, rupture, etc.)	Plans annotés Photographies Croquis
	Formelle et spatiale	Composition Formelle Principes d'agencements ou d'organisation (P. Poullaouec-Gonidec et al. 1998)	Lignes de forces, couleurs, contraste, rupture d'échelles, etc.	Vignettes descriptives Plans annotés Photographies Croquis
Ancrage	Socio-physique	L'ancrage socio-physique détermine la capacité d'un équipement à participer d'une part à la qualité de vie d'un milieu et d'autre part, à la qualité de la forme urbaine (Muntalano, 1999). <ul style="list-style-type: none"> Cohérence spatiale : possibilité de générer une cohérence sur le plan des effets spatio-temporels et symboliques 	Articulation technologie/nature : décalage, indifférence, complémentarité Temporalité spatiale : effet éphémère ou permanent (impression sur la durée de vie de l'équipement vis à vis du milieu), cohérence historique de l'équipement vis à vis du milieu (du point de vue de la matière et de la forme) Situation spatiale : maillage ou isolement (fait partie ou non de la composition de l'espace ou des activités), proximité perceptuelle : réelle (lecture de la distance de l'équipement en adéquation avec la perception de celui-ci) ou relative (perception de l'équipement à une distance plus rapprochée que la distance réelle)	Plans annotés Photographies Croquis
		<ul style="list-style-type: none"> Appropriation de l'emprise : signe d'un usage ou de pratiques liés à l'activité humaine 	Marquage (Zeisel, 1981) L'usage du lieu : Erosion-Objets-Traces manquantes L'adaptation de l'usage : Ajout-Séparations-Connexions Prolongement de soi : Personnalisation-Identification-Association à un groupe Messages publics : Officiels-inofficiels-illégitimes Fréquentation de l'emprise : Type de personnes, nombre, type d'activités, relations entre eux	Plans annotés Croquis Photographies Comptage
Constitution	Biophysique	Milieu	Contexte, échelle, matière, fonction	Grille d'analyse Photographies Plan

Cas 1_ (photos 1 à 7) - implantation de trois lignes de très haute tension à pylônes à treillis standard (2 lignes 735kV et une ligne 315kV) en bordure de l'autoroute 30 à proximité d'habitations - pylônes à treillis standard et classique

Cas 2_ (photos 8 à 14) - une ligne de 315kV à pylônes tubulaires *muguet* traversant un quartier résidentiel de Brossard

Simulations_ (photos 16 à 18) - simulations visuelles illustrant l'implantation des équipements à 735kV treillis, portique tubulaire et *delta* tubulaire en situation résidentielle

Cas 3_ a-b (photos 20 à 30) - une rue à Montréal dans le quartier St-Henri avec les pylônes à treillis et tubulaires situés en perspective de la rue

Cas 4_ (photos 31 à 39) - une emprise fréquentée près du canal Aqueduc avec des pylônes à treillis et tubulaires

Cas 5_ (photos 40 à 42) - un parc à Ville Lasalle avec des pylônes de traversée en treillis

Cas 6_ (photos 43 et 44) - en périphérie de Montréal, une présence de deux lignes à treillis en bordures des cadastres agricoles

Cas 7_ (photos 45 à 50) - en milieu de villégiature, la ligne Lévis-Des Cantons à Saint-Ferdinand comprenant des pylônes tubulaires portique à 735 kV

Situations d'autoroutes_ (photos 54 à 56) de l'autoroute

Simulations_ (photos 57 à 59) - simulations en situation d'autoroute intégrant les trois pylônes à 735 kV : treillis, portique tubulaire et tubulaire *delta*

Types de pylônes_ (photos 69 à 78) - dix pylônes issues de la recension internationale de pylônes et des pylônes d'Hydro-Québec

Lignes 735-735-315 kV - treillis - milieu périurbain

Référence aux fiches 12-12a-13 (Poullaouec-Gonidec et al., déc. 2001)

Postes : Hertel / La Prairie / Boucherville

Localisation : St-Bruno, rue Prévost / rue Frontenac O.

Contexte : banlieue résidentielle

Plan d'observation : 100m en accompagnement de l'implantation linéaire résidentielle

Situation de l'observateur : piéton, automobiliste

II-4

Caractéristiques principales

Trois lignes jumelant des tensions de 315 et 735 kV

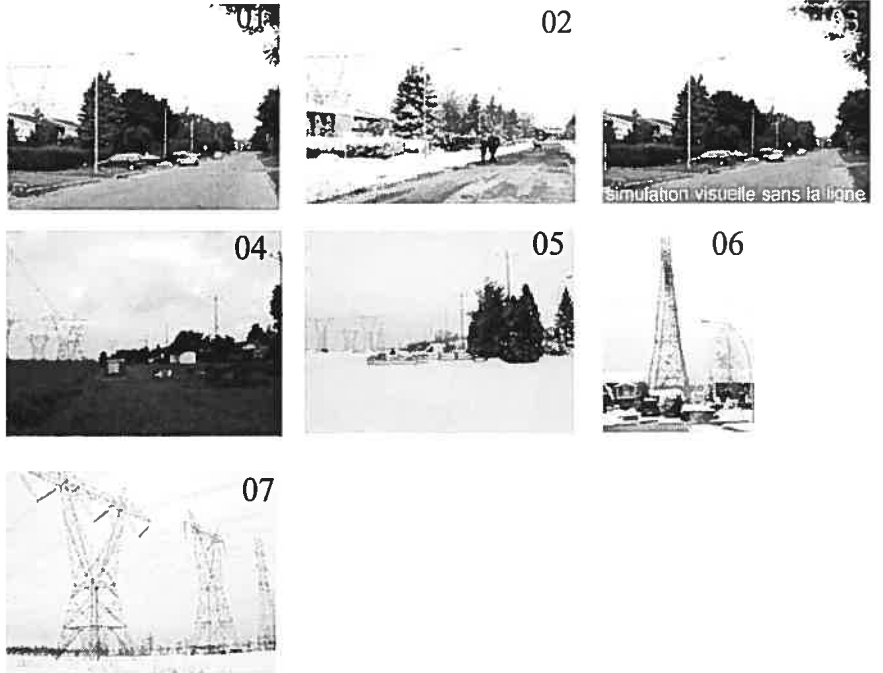
Entre l'autoroute 30 et plusieurs développements résidentiels

Repères de l'autoroute 30 : omniprésence des lignes pendant le trajet sur l'autoroute

Lignes moins présentes en situation de rue résidentielle par la fermeture des fronts bâtis

Lignes très présentes des cours résidentielles ou de la perspective de la rue (photos 01-02)

Situations à forte complexité visuelle I



Simulations visuelles en milieu périurbain de trois familles de pylônes à 735 kV développées par Hydro-Québec

pylône standard à treillis à nappe
pylône portique tubulaire
pylône *delta* tubulaire



Ligne : 315 kV - tubulaire / treillis - milieu urbain

Référence à la fiche 3 - (Poullaouec-Gonidec et al., déc. 2001)

Postes : Atwater / Aqueduc

Localisation : rue Grand Trunk, Montréal

Contexte : rue urbaine

Plan d'observation : 100-400m

Situation de l'observateur : résidant, piéton

II-7

Caractéristiques principales

Pylônes dans la perspective de la rue

Emphase sur le pylône treillis

Omniprésence des lignes de distribution : confusion visuelle des câbles distribution / transport ;
confusion fonctionnelle poteaux de distribution / pylône tubulaire



Ligne : 315 kV - tubulaire / treillis - milieu urbain

Référence à la fiche 4 - (Poullaouec-Gonidec et al., déc. 2001)

Postes : Atwater / Aqueduc

Localisation : rue Grand Trunk / rue D'Argenson, Parc d'Argenson, Montréal

Contexte : rue urbaine, parc récréatif adjacent (terrain de baseball)

Plan d'observation : 10 à 100m

Situation de l'observateur : résidant, piéton

II-8

Caractéristiques principales

Emphase sur le pylône treillis

Pylône clôturé

Emprise investie et utilisée pour des activités sportives (parc récréatif - terrain de baseball)

Fonction de l'espace d'implantation du pylône difficile à saisir



Lignes 25-120 kV -treillis / 120-315 kV - tubulaire - milieu urbain

Référence à la fiche 7 - (Poullaouec-Gonidec et al., déc. 2001)

II-9

Postes : Aqueduc / Atwater (tubulaire) Aqueduc / Hadley (treillis)

Localisation : Montréal, piste cyclable entre les boul. La Vérendrye et Champlain

Contexte : urbain, Canal L'Aqueduc

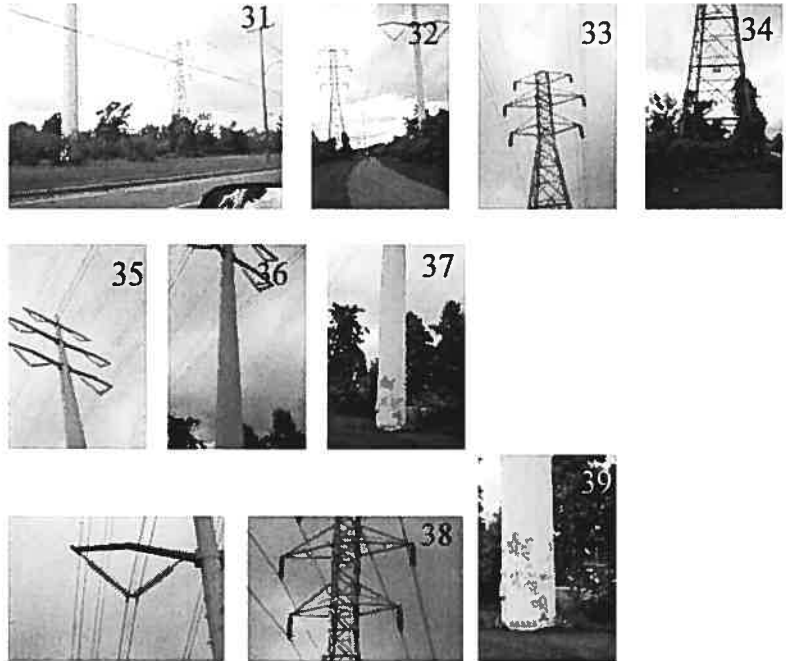
Plan d'observation : 10-100m en accompagnement de la rue

Situation de l'observateur : piéton, cycliste

Caractéristiques principales

Long du canal L'Aqueduc

Usage récréatif de l'emprise : espace linéaire bordé par deux bandes boisées permettant une circulation piétonne, cycliste ou autres=



Lignes 315 -120 kV - treillis - milieu urbain et traversée de rivière

Référence aux fiches 5-6 - (Poullaouec-Gonidec et al., déc. 2001)

II-10

Postes : Atwater / Roussillon / Beauharnois

Localisation : Parc la Bécane, au sud du boul. Lasalle, Montréal

Contexte : rue urbaine, parc récréatif

Plan d'observation : 100 - 400m en traversée

Situation de l'observateur : résidant, piéton

Caractéristiques principales

Limite nord du fleuve ; parc aménagé au sud du boul. Lasalle permettant diverses activités

Jardins communautaires au nord du boul. Lasalle

Coexistence de plusieurs usages de l'emprise

Démésure des pylônes de traversée de rivière



Lignes 230-230 kV - treillis - milieu rural et autoroutier

Référence aux fiches 14-15 - (Poullaouec-Gonidec et al., déc. 2001)

II-11

Postes : Boucherville - Varennes

Localisation : route 229, Motel Belloeil, Ch.des Vingt à proximité de la route 229, Belloeil

Contexte : entrée de ville, halte de services, route de campagne

Plan d'observation : 100 - 400m en accompagnement et traversée de la route

Situation de l'observateur : piéton, automobiliste, résidant

Caractéristiques principales

Deux lignes implantées en parallèle et de façon symétrique

Juxtaposition de terres agricoles et développement résidentiel

La ligne implantée dans les limites des cadastres : observation à partir d'une aire de services (motel et essence) - photo 43

La ligne en traversée de la route bordée d'habitations et ponctuée de terres - photo 44



Ligne 735 kV - tubulaire - milieu de villégiature

Référence aux fiches 18 -19 - (Poullaouec-Gonidec et al., déc. 2001)

Postes : Cantons / Lévy

Localisation : Saint-Ferdinand (secteur Bernierville), rue principale et 165 sud

Contexte : 80m bord de l'eau, champ agricole et route de campagne

Plan d'observation : 10-100-400m et plus, en traversée et en vue de plongée

Situation de l'observateur : résidant, piéton, automobiliste

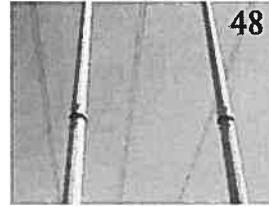
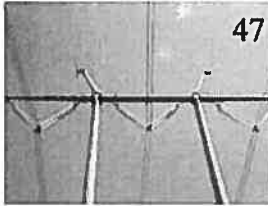
II-12

Caractéristiques principales

Lignes de 735 kV jumelant des pylônes portiques tubulaires et pylônes treillis

Implantation en zone de villégiature : étendue d'eau, montagne, couvert forestier

Difficulté de trouver des repères d'échelle : sous-estimation de l'échelle des pylônes



Milieu autoroutier

II-13

54 - boulevard Charest à Québec
55B - Autoroute 40 (près de Montréal)
56 - Autoroute 175 (près de Québec)

Caractéristiques principales

Photographies spontanées en situation de conduite



**Simulations visuelles en milieu autoroutier
de trois familles de pylônes à 735 kV
développées par Hydro-Québec**

II-14

pylône à treillis à nappe
pylône portique tubulaire
pylône *delta* tubulaire



Recension de différents types de pylônes

70 - Pylône en bois lamellé collé conçu par Antti Nurmesniemi, Fingrid, 1995, Finlande

71 - *Grand Duc* pylône de bois portique conçu par Fabienne Poulat-, EDF, 1994, France

72 - Pylône *f* conçu par Ian Ritchie / Kathryn Gustafson - EDF, 1994

73 - Pylônestandard à treillis à nappe, HQ

74 - Pylône classique à treillis à double drapeau, HQ

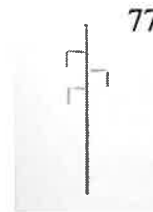
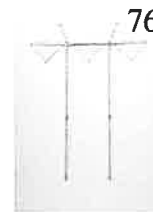
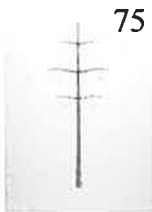
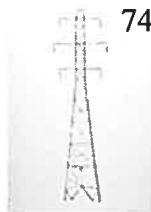
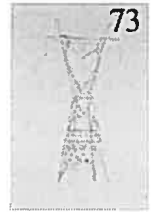
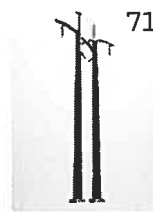
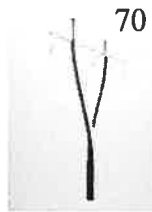
75 - Pylône *muguet* tubulaire, HQ

76 - Pylône portique tubulaire, HQ

77 - Pylône *delta* tubulaire, HQ

78 - Pylône *delta* à treillis, HQ

II-15



Annexe III_analyse des mémoires du BAPE

Tableau-synthèse de l'analyse des mémoires du BAPE

Mémoires	Projet	Opposition	Experts	Grépe	Individu	Rélation au territoire	Inscription spatiale de la ligne	Qualité de vie	Préoccupations écologiques	Prise en compte du paysage	Impacts visuels ou esthétiques	Appréciation des pylônes	Utilisation des pylônes tubulaires ou esthétiques	Arguments économiques	Justification du projet	Attitude du promoteur	Attitude de la population	Autres préoccupations	
7	CPMAGM	GBV	x			Ancrage social et historique : chez-nous, fierté, inscription dans l'histoire locale Sacralisation du territoire : pèlerinage, architecture sacrée, profanation	x	Opposition au tracé	x	Forêt et nature : Peuplement d'intérêt phytosociologique Ecosystème équilibré Fragilité Agriculture : Fragilité	x	Dégradation du paysage : taillader, défigurer, concurrence visuelle		Potentiel d'exploitation de la forêt Conservation du sol à des fins agricoles Tourisme et activités récréatives	x				
8	Communauté urbaine de l'ouest - MRC de Collines de l'Ouest	GBV		x		Alimentation continue en électricité Assurance du développement économique	x	Utilisation des phytocides dans les emprises	x	Secteurs dépréciés et diminution de l'impact pylônes Bruit	x	Cause d'impacts		Développement et besoin en alimentation électrique	x	Développement économique de la région Perte d'alimentation électrique Inacceptable Sécurisation du réseau Fiabilité du réseau			
9	Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Ouest	GBV	x			Proximité et habitation : mesures d'atténuation du paysage	x	Protection de la forêt Parc écologique et biodiversité Valeur patrimoniale et esthétique de la forêt	x	Évaluation hasardeuse pour la sélection des paysages d'intérêt	x	« cas espères de géants de fer » Camouflage difficile		Coût versus nécessité : métaphore de la police Assurance d'assurance Coût environnemental	x	Remise en question de la nécessité d'une ligne haute tension : fragilité du réseau de distribution Solutions alternatives proposées	x		
10	COVABAR	HC	x			Équité entre développement économique et qualité de vie « Cadre de vie culturellement significatif »	x	« Richesses paysagères » Panorama Paysage multidimensionnel : patrimoniale, archéologique, touristique, esthétique, géographique, écologique, temporelle et économique Reconnaissance, protection et mise en valeur du paysage Régularité individuelle et collective face au paysage Importance fondamentale du paysage dans les projets sur le territoire	x	Traverse de rivières et sites exceptionnels : impacts majeurs Axes de circulation fluviaux, cyclistes et piétons considérés comme accés au paysage Impact négatif sur le paysage à l'échelle de la hauteur des pylônes Visibilité des câbles	x	Hauteur		Frein au développement	x	Surestimation de la probabilité de			
11	Famille Holte-Charlebois	GBV	x			Défense de la qualité de vie :	x	Pollution écologique	x	Pollution visuelle	x								

Mémoires	Projet	Opposition	Experts	Groupes	Relation au territoire	Inscription spatiale de la ligne	Qualité de vie	Préoccupations écologiques	Prise en compte du paysage	Impacts visuels ou esthétiques	Appréciation des pylônes	Utilisation des pylônes tubulaires ou esthétiques	Arguments économiques	Justification du projet	Attitude du promoteur	Attitude de la population	Motifs passifs	
					Projet de Vie Projet de retraite		caractéristiques du territoire (lacs, vallons boisés, cours d'eau) Proximité et habitation Paysage Bruit Exposition aux champs électromagnétiques : danger pour la santé (cancer)											
12	Jacques Forge	GBV	x															
13	Normand Rodrigue	HC	x															
14	Au Courent	HC	x															
15	Association pour la protection de l'environnement d'Huberdeau - Lac à la Louche (A.P.E.H.L.)	GBV	x															
16	Le Regroupement des Résidents du Quartier 6 de la Ville de Chambly	HC	x															

Mémoires	Projet	Opposition	Experts	Groupes	Individu	Rélation au territoire	Inscription spatiale de la ligne	Qualité de vie	Préoccupations écologiques	Prise en compte du paysage	Impacts visuels ou esthétiques	Appréciation des pylônes	Utilisation des pylônes tubulaires ou esthétiques	Arguments économiques	Justification du projet	Attitude du promoteur	Attitude de la population	Adress préoccupation	
17	Bervely Ladrew HC	x			x		Proximité et habitation	x	habitation Saccage de l'avenir		électricité Perte d'attraits touristiques Rapport d'échelle des pylônes : hauteur et proximité Permanence	x	Choix privilégié du pylône tubulaire pour toute la ligne Aspect esthétique Résistance au verglas (le tubulaire a résisté à la tempête de verglas)	faisant découler une augmentation des coûts des services		Informations contradictoires Mauvaise foi de la part d'HC Manque de transparence	x		
18	MRC des Laurentides GBV	x		x		Questionnement sur les procédures de sélection du tracé Souterrané à la conformité au schéma d'aménagement de la MRC		Zones sensibles Lacs	x	Dégradation du paysage	x	Laid Visible			Expertise environnementale contestée Sécurisation du réseau injustifiée Remise en question du projet de bouclage Solutions alternatives proposées Délai de réajustement	x	Méfiance quant à l'action dans l'urgence Mauvaise foi de la part d'HC Objectifs déjoués : exportation	x	
19	Municipalité de Saint-Jovite et Municipalité d'Arundel GBV	x		x		x	Questionnement sur les procédures de sélection du tracé	x	Exposition aux champs électromagnétiques : danger pour la santé Proximité et habitation Santé émotionnelle : stress associé au projet	Valorisation des paysages	x	Dégradation du paysage		Atteinte au développement récréotouristique	x	Méfiance : manque de transparence, Mauvaise foi de la part d'HC Objectifs déjoués : exportation	x		
20	Wilson Irwin HC	x		x		Logique des corridors et des tracés : incohérence de l'implantation	x	Paysage à préserver à l'échelle nationale	x	Dégradation de l'environnement immédiat	x	Nuisance écopée Évalués en terme de hauteur et distance Laid Dangereux : grimper	x	Dévaluation foncière Compensation financière	x	Méfiance : manque de transparence, Mauvaise foi de la part d'HC Puisance du lobby UPA	x		Enlèvement
21	Municipalité Mulgrave-et-Dey GBV			x		De moindre impact Compatibilité avec les indicateurs significatifs	x	Villageure Intégrité	x	Visibilité des pylônes	x	Visibles	x	Frein au développement économique					
22	Jacques R. Forget GBV			x			Mesures d'atténuation pour protéger la flore et la faune	x	Mesures d'atténuation pour protéger la flore et la faune	x	Mesures d'estimation (esthétique et bruit)								
23	Carole Rouette et Jacques Duchesne et HC	x		x			Aspect esthétique Exposition aux champs électromagnétiques : danger pour la santé		Dégradation du paysage : destruction				Aspect technique : Résistance au verglas (le tubulaire a résisté à la tempête de verglas)		Sécurisation du réseau injustifiée Remise en	x	Désinformation Lobby UPA Mison	x	

Mémoires	Projet	Opposition	Experts	Groupe	Individu	Réaction au territoire	Inscription spatiale de la ligne	Qualité de vie	Préoccupations écologiques	Prise en compte du paysage	Impacts visuels ou esthétiques	Appréciation des pylônes	Utilisation des pylônes tubulaires ou esthétiques	Arguments économiques	Justification du projet	Attitude du promoteur	Attitude de la population	Motifs d'opposition							
Rectificatifs de Carole Rouette et Jacques Duchesne																									
24 Guy Béard	HC	x	x			Territoire comme identité régionale Autonome comme vitrine du territoire (villégiature, tourisme, quotidien)	x	Proximité et habitation		Expérience paysagère de la route Ligne comme filtre dans le paysage Villégiature Tourisme Paysage du quotidien Intégrité et préservation : Absence d'infrastructure Absence de panneaux publicitaires	Polivision visuelle Permanence	x	Moindre impact pour l'agriculture mais pas pour le territoire	x	Choix privilégié du tubulaire : contournement facile, esthétique	Obstacle au travail Choix de la localisation Nuisance acceptée	Aspect technique : Résistance au verglas	Utilisation des pylônes tubulaires ou esthétiques	Arguments économiques	Justification du projet	Attitude du promoteur	Attitude de la population	Motifs d'opposition		
25 Fédération de TUPA	HC		x			Intégrité du territoire agricole	x	Tracé sécuritaire (proximité des accès routier) En accompagnement de l'autoroute : précédent québécois	Phytocides dans l'emprise limitant le contrôle de la culture	x	Impact paysager (vue sur les pylônes) Permanence Affecte l'intégrité du territoire agricole	x	Choix privilégié du tubulaire : contournement facile, esthétique	x	Obstacle au travail Choix de la localisation Nuisance acceptée	Aspect technique : Résistance au verglas	Utilisation des pylônes tubulaires ou esthétiques	Arguments économiques	Justification du projet	Attitude du promoteur	Attitude de la population	Motifs d'opposition			
26 Coalition des citoyens et du Val St-François	HC	x	x					Proximité et habitation Bruit relatif : agression constante et prégnance (on ne peut éviter le bruit, alors que le regard peut être détourné)		Décor	x	Prégnance du bruit Impossibilité à dissimuler la ligne par la végétation	x	Évalué en terme de hauteur, nombre et localisation	x	Évalué en terme de hauteur, nombre et localisation	Aspect technique : Résistance au verglas	Utilisation des pylônes tubulaires ou esthétiques	Arguments économiques	Justification du projet	Attitude du promoteur	Attitude de la population	Motifs d'opposition		
27 Ville de Gatineau	GBV			x				Bruit relatif : agression constante et prégnance (on ne peut éviter le bruit)																	

Mémoires	Projet	Opposition	Experts	Groupes	Incidés	Relation au territoire	Inscription spatiale de la ligne	Qualité de vie	Préoccupations écologiques	Prise en compte du paysage	Impacts visuels ou esthétiques	Appréciation des pylônes	Utilisation des pylônes tubulaires ou esthétiques	Arguments économiques	Justification du projet	Attitude du promoteur	Attitude de la population	Adressés préoccupés		
28	Placements mémoire par Daniel Robour et Asa	GBV	x			<p>Mémoire à la relation par la ligne : cicatrice</p> <p>Territoire vierge</p>	<p>Distance du lac et de la propriété</p> <p>Opposition à l'implantation dans la vallée : champ visuel ouvert</p>	<p>alors que le regard peut être détourné</p> <p>Qualité affectée</p>	<p>Valuers écologiques des marécages</p> <p>Impact dans le milieu naturel</p> <p>Protection des espèces menacées</p>	<p>x</p> <p>Collines et vallées</p> <p>Champs visuels</p> <p>Paysage du lac Brossard :</p> <p> Paysage typique Laurentien</p> <p>Valeur paysagère des marécages</p> <p>Point de vue sur le paysage</p> <p>Unité de paysage de la résidence, du chemin et de la montagne</p> <p>Paysage lacustre (tourisme et activités récréatives)</p> <p>Panorama</p> <p>Paysage régional et local</p> <p>Destruction de l'expérience de conduite en milieu naturel</p> <p>Invention d'un nouveau paysage : ligne électrique</p> <p>Affecter la mémoire du lieu : souvenir d'une ligne électrique</p>	<p>x</p> <p>Pylônes comme impacts dominants</p> <p>(« implantation de pylônes pour supporter la ligne électrique ... »)</p> <p>Points de visibilité des pylônes (du lac, de la résidence, du chemin et de la montagne)</p> <p>Perte du panorama : perte de sa qualité esthétique et de sa valeur</p> <p>Marquage du territoire par la ligne : cicatrice forte et très forte</p> <p>Perte de virginité du territoire</p>	<p>x</p> <p>Viabilité</p> <p>Pylône comme figure de l'impact majeur (p.11)</p>	<p>x</p> <p>Développement régional</p> <p>Mise en préri de la vocation récréo-touristique</p> <p>Perte d'attrait autour du lac</p> <p>Mise en valeur de la propriété par du développement touristique</p> <p>Dévaluation foncière</p>	<p>x</p>	<p>Manque de transparence</p> <p>Négociation aléatoire : tracé politique</p>	<p>x</p> <p>Priorité au bien-être collectif : acceptation de la nécessité électrique</p>	<p>Relation de l'habitant à la préservation</p>			
29	Francis, Daniel et Alain Brunet	GBV	x			<p>Mémoire à l'avenir du coin de pays</p> <p>Image du Québec</p> <p>Perception du territoire élargi</p>	<p>Nuisance acceptée</p> <p>Proximité et habitation</p> <p>Tracé biclé : changement au gré des négociations</p> <p>Iniquité géographique : portion du territoire occupé par la ligne p.r. à l'ensemble du projet</p> <p>Présence déplaisante</p>	<p>x</p> <p>Bruit</p>	<p>x</p> <p>Éclair acceptable du territoire</p> <p>Protection de la réserve faunique</p>	<p>x</p> <p>Déjà accepté</p> <p>Suprême coin de pays</p> <p>Paysages bucoliques</p> <p>Beauté</p> <p>Montagnes</p>	<p>x</p> <p>Nuisance acceptée</p>	<p>x</p> <p>Déjà accepté</p>	<p>x</p> <p>Sécursitisation du réseau injustifiée</p> <p>Ramasse en question du projet de bouclage</p>	<p>x</p> <p>Manque de transparence</p> <p>Négociation aléatoire : tracé politique</p>	<p>x</p> <p>Priorité au bien-être collectif : acceptation de la nécessité électrique</p>	<p>Relation de l'habitant à la préservation</p>				
30	Club ViaSH Petite Nation	GBV	x			<p>Territoire vierge</p>					<p>x</p> <p>Impact visuel important des pylônes et des câbles électriques</p> <p>Déjà accepté en milieu naturel</p> <p>Causes par la perte de qualité visuelle du milieu</p> <p>Permanence</p> <p>Perte de virginité du territoire</p> <p>Impacts visuels comme impacts</p>	<p>x</p> <p>Source d'impact visuel</p> <p>Pylône de métal</p>	<p>x</p> <p>Perte d'attrait</p> <p>Impacts visuels comme impacts</p> <p>Fragilité de l'industrie touristique</p>	<p>x</p> <p>Sécursitisation du réseau injustifiée :</p> <p>Remises en question du projet de bouclage</p> <p>Solidité des propositions :</p> <p>Diversification des sources énergétiques</p> <p>Objectifs déformés : exportation</p>	<p>x</p> <p>Manque de transparence</p> <p>Négociation aléatoire : tracé politique</p>	<p>x</p> <p>Sécursitisation du réseau injustifiée :</p> <p>Remises en question du projet de bouclage</p> <p>Solidité des propositions :</p> <p>Diversification des sources énergétiques</p> <p>Objectifs déformés : exportation</p>	<p>x</p> <p>Manque de transparence</p> <p>Négociation aléatoire : tracé politique</p>	<p>x</p> <p>Sécursitisation du réseau injustifiée :</p> <p>Remises en question du projet de bouclage</p> <p>Solidité des propositions :</p> <p>Diversification des sources énergétiques</p> <p>Objectifs déformés : exportation</p>	<p>x</p> <p>Manque de transparence</p> <p>Négociation aléatoire : tracé politique</p>	<p>Relation de l'habitant à la préservation</p>

Mémoires	Projet	Opposition	Experts	Groupe	Individu	Relation au territoire	Inscription spatiale de la ligne	Qualité de vie	Préoccupations écologiques	Prise en compte du paysage	Impacts visuels ou esthétiques	Appréciation des pylônes	Utilisation des pylônes tubulaires ou esthétiques	Arguments économiques	Justification du projet	Attitude du promoteur	Attitude de la population	Motifs préoccupants
31	Neil McCubbin	HC	X							Visibilité de l'autoroute : voie industrielle Le paysage n'est pas la ville Forêt Montagne	<p>économiques</p> <p>Dégradation du paysage : « zone visuellement industrielle »</p>	<p>Suggestion des pylônes par les arbres pour diminuer l'impact</p> <p>Caractère industriel : « zone visuellement industrielle »</p> <p>Laid des pylônes accentués par la tension</p>	<p>Choix privilégié du pylône tubulaire</p>		<p>Aucune garantie de réduction des pannes</p> <p>Remise en question du projet de bouclage</p> <p>Solutions alternatives proposées</p>	<p>Ampleur du projet et ambition des ingénieurs</p>		Enbuisement comme solution idéale sur tous les points
32	Étiane Simard	HC	X			Élargissement des enjeux du projet à l'ensemble du territoire québécois				<p>Paysage québécois</p> <p>Autoroute comme vitrine du paysage</p> <p>Paysage comme espace de compensation (espace reposant, bien-être)</p>	<p>Dégradation du paysage : monstrueux</p>	<p>Monstrueux</p>	<p>Développement touristique</p>	<p>Sécurisation du réseau injustifiée : notion d'assurance</p> <p>Remise en question du projet de bouclage</p> <p>Solutions alternatives proposées : diversification des sources énergétiques</p> <p>Objectifs déformés : exploitation, participation au courtage de l'électricité</p>			Enbuisement	
33	Sopabie	GBV	X			Dépassation du milieu de vie Territoire sauvage Grandeur Virginité		Effets bénéfiques des paysages sur la santé et la diversité naturelle et donc sur la qualité de vie	<p>Phytocides : contamination de l'eau, danger pour la santé</p> <p>Protection de la faune et de la flore</p> <p>Empaquer les activités polluantes autour du lac</p>	<p>Diversité des paysages</p> <p>Valeur esthétique, récréo-touristique et économique du paysage</p> <p>Conseil québécois du paysage : préservation, valorisation et promotion</p> <p>Paysage comme patrimoine</p> <p>Montagnes</p> <p>Paysage comme mémoire-limage du passé : vieilles demeures, fermes artisanales</p> <p>Paysages forestiers et agricoles : sils panoramiques</p> <p>Mémoires des visiteurs : impression de dépaysement et grands espaces sauvages</p> <p>Paysage comme attrait touristique : valeur esthétique</p>	<p>Dégradation du paysage : défigurer, défigurer les crêtes des montagnes, image de la banlieue : bungalow et forêt de pyônes</p> <p>Parasitages</p> <p>Fils électriques</p>	<p>Forêt de pyônes</p>	<p>Paysage comme attrait touristique</p>	<p>Implication paradoxale d'HC dans le Conseil Québécois du paysage : protection et défiguration du paysage ?</p>			Enbuisement des fils à l'exemple de la France	

Mémoires	Projet	Opposition	Experts	Groupe	Individu	Relation au territoire	Inscription spatiale de la ligne	Qualité de vie	Préoccupations écologiques	Prise en compte du paysage	Impacts visuels ou esthétiques	Appréciation des pylônes	Utilisation des pylônes tubulaires ou esthétiques	Arguments économiques	Justification du projet	Attitude du promoteur	Attitude de la population	Adress préoccupations						
34	Conseil du paysage québécois	HC	x	x		Paysage comme enjeu sur le territoire québécois				et conséquences sur le psychisme et la physiologie humaines. Effets bénéfiques sur la santé	x	A l'encontre d'une reconnaissance de la valeur des paysages Aucune mesure d'atténuation viable Permanence impact visuel significatif et fort												
35	Propriétaires de l'avenue du Lac à La Tuque	GBV	x		x		Environnement paisible et naturel Exposition aux champs électromagnétiques et danger pour la santé humaine	x	Herbicides et qualité de l'eau	Décision collective sur l'aménagement du territoire Autoroute comme vitrine sur le paysage et médiateur de la découverte du paysage	x	Impacts de la phase de construction : pollution visuelle et auditive Mémoire de la ligne comme porte d'entrée							Perles économiques reliées aux impacts du projet Mise en préfil de la vocation récréo-touristique Perte d'attraits autour du lac	x				

Annexe IV_ analyse de l'enquête qualitative

Certificat d'éthique

Affiche pour le recrutement des participants à l'enquête qualitative

Lettre de recrutement des participants à l'enquête qualitative

Guide d'entretien

Documents visuels présentés pendant l'enquête qualitative - partie 2 de l'entretien

Tableaux d'analyse

Fiches des mémos de la catégorisation du phénomène appréciatif



Le 3 décembre 2004

Madame Caroline Gagnon
Étudiante au doctorat
Faculté de l'aménagement
5620 Darlington

**Objet: Certificat d'éthique no ETH-2004-42
Faculté de l'aménagement
Durée du certificat : 1er décembre 2004 au 30 novembre 2008**

Chère madame,

J'ai soumis au Comité spécial chargé d'examiner les composantes éthiques, le dossier suivant intitulé:
«Appréciation esthétique des équipements de transport d'énergie à haute tension (réseau de pylônes)».

Après avoir pris connaissance des documents pertinents et reçu satisfaction à ses demandes, le Comité est d'avis que le projet respecte les normes habituelles de déontologie dans l'expérimentation avec des êtres humains.

Ce certificat est cependant émis conditionnellement au fait que vous nous transmettiez annuellement le questionnaire «Suivi des projets de recherche» dûment complété et signé, à défaut de quoi, le présent certificat deviendra nul et sans effet.

C.P. 6128, succursale Centre-ville
Montréal (Québec) H3C 3J7

Téléphone : (514) 343-7491
Télécopieur : (514) 343-2283

Espérant le tout conforme et à votre satisfaction, je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,



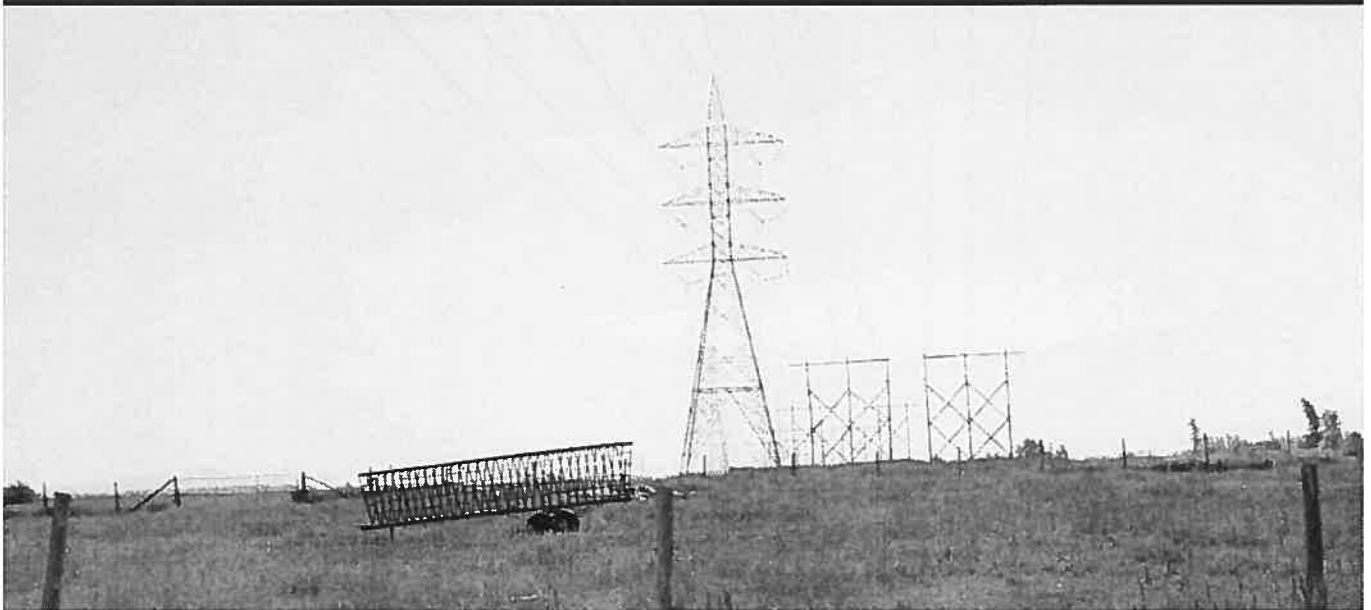
François Bowen

cc : Monsieur Giovanni De Paoli

FB/drs

Enquête sur le paysage et les lignes de transport d'énergie ^{IV-4}

La Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal recherche des personnes intéressées à participer à une enquête sur le paysage et les lignes de transport d'énergie.



Les personnes qui désirent de l'information ou prendre rendez-vous peuvent téléphoner directement au (514) 343-6111 en composant le 1 et le poste 2760. Veuillez laisser vos coordonnées ainsi que vos disponibilités. L'enquête débute le 17 juin 2002.

Montréal, le 19 juin 2002

Objet : Recherche de répondants pour une enquête portant sur le paysage et les lignes de transport


Monsieur, Madame,

La Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal recherche des personnes intéressées à participer à une enquête sur le paysage et les lignes de transport d'énergie. Nous sommes principalement intéressés à connaître les points de vue et l'appréciation que l'on se fait du paysage au Québec. Il s'agit d'un projet de recherche de plusieurs années que la Chaire en paysage et environnement a entrepris pour le compte d'Hydro-Québec. Par ailleurs, les résultats de l'enquête profiteront également à un projet de recherche de doctorat. Nous faisons appel à vous afin que vous puissiez nous aider à recruter des personnes.

- La participation à l'enquête prendra 1h à 1h30 et se structure sous la forme d'entrevue individuelle. L'entrevue sera enregistrée. Attention, la participation n'est pas rémunérée.
- Nous recherchons des gens âgés de plus de 20 ans habitant en ville, en banlieue ou à la campagne. Nous désirons recruter des individus de différents statuts professionnels ce qui signifie à la fois des cadres ou professionnels, des techniciens ou gens de métiers, des étudiants, des retraités ou des gens sans emploi.
- L'entrevue se déroulera soit à nos bureaux à la Faculté de l'aménagement (2940 Côte Ste-Catherine) soit sur les lieux de travail de l'individu (si cela est possible). Dans un tel cas, il faudra que l'entrevue se déroule dans un bureau fermé.

Nous vous remercions de porter une attention particulière à notre requête. N'hésitez pas à communiquer avec nous pour toute information supplémentaire.

Caroline Gagnon
Candidat au doctorat en aménagement, Université de Montréal
Assistante de recherche
Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal
Bureau : 343-6111 composez le 1 et le 1832
Boîte vocale : 343-6111 composez le 1 et le 2760



Partie I : sans support photo – représentation mentale et appréciation des lignes

Thème : Relation au paysage

A-Conception , représentation et appréciation du paysage

Qu'est-ce qu'un paysage ? Ça ressemble à quoi ?

L'individu peut-il dire ce que représente pour lui un paysage ? Question de recherche – Représentation idéale du paysage telle qu'on se le fait mentalement. Il s'agit de décoder les modèles du paysage, sa relation à la nature. Est-ce que le paysage est partout, est-il un décor ou un cadre de vie ? (Luginbühl, 2001) Quels sont les modèles dominants, les images spontanées qui sont représentatifs d'un paysage pour la population ? réponses attendues : modèle du pittoresque, du champêtre, du bucolique-pastoral, du sublime, paysage comme patrimoine, prédominance des éléments naturels, architecture vernaculaire, la campagne c'est le paysage, la ville ne l'est pas ou pas toujours ...simplicité de l'organisation spatiale, nature, harmonie, propreté, ordre, vie, liberté, paix.

Il faut ici éviter de suggérer des termes évaluatifs comme harmonie, ordre, etc... laisser plutôt l'individu chercher ses propres mots. Le vocabulaire utilisé deviendra important lors de l'analyse. Ces mots nous permettront de déduire certaines règles d'appréciation par exemple l'ordre, la simplicité, l'harmonie associée au modèle dominant s'il existe...

Il y a aussi la question de l'équipement et de son rapport à l'environnement. Existe-t-il des équipements qui forment un paysage ? Quels sont-ils ? À l'inverse, certains équipements déforment ou dégradent le paysage. Quels sont-ils ? Si les gens ne peuvent répondre, il est possible de donner des suggestions et de demander de commenter. Je pense à certains types d'équipements comme la route, les luminaires, les poteaux de distribution, les ponts, les éoliennes, les tours de transmission micro-ondes, certains types d'architecture monumentale.

En gros, les éléments d'exploration sont : représentation du paysage, conception du beau, règle d'appréciation, valorisation ou dévalorisation du paysage par des équipements...

À votre avis, lorsque l'on parle de paysages, ça réfère à quoi ? Ça ressemble à quoi ? Quels sont les exemples qui vous viennent en tête ?

Est-ce que c'est toujours beau ?

Si je vous dis la ville, la banlieue, l'autoroute, la campagne ... spontanément, qu'est-ce qui vous fait penser au paysage ? Ça vous rappelle quoi ? Avez-vous des exemples ? Lesquels ?

Pouvez-vous me décrire un paysage que vous affectionnez particulièrement, que vous aimez, qui vous plaît ? Pour quelles raisons ? que vous n'aimez pas ?

Caractéristiques particulières (formes, couleurs, lumières, coucher de soleil, mer, montagnes, panorama, vue de loin, vue de proche, etc.), Architecture, Installations et infrastructures, Végétation

Y a-t-il dans l'environnement des équipements, infrastructures, architecture qui sont associés à l'idée que vous vous faites du paysage ? (route, pont, architecture représentative d'un lieu (tour Eiffel, Stade Olympique, etc.), luminaires, tour micro-ondes, éoliennes, affichage, poteaux de distribution d'électricité).

Quels équipements, infrastructures, architecture, ne vont pas avec cette idée du paysage ?

La plupart du temps, dans quelles circonstances vous arrive-t-il d'apprécier le paysage ? Lieu, auto, vélo, activités etc...

Représentation des équipements

**Qu'est-ce qu'un pylône ? Ça ressemble à quoi ?
Ça fait quel effet lorsqu'on en voit ? Ça fait penser à quoi ?**

L'individu peut-il décrire ce qu'est une ligne de transport à haute tension à ses yeux et ce qu'elle représente ? image, association d'idées, contexte d'insertion attendu, signification, symboles ...

L'objectif de cette question est d'abord de déterminer s'il existe une représentation mentale stable d'un équipement de transport (pylône). En gros, est-ce que l'archétype du pylône correspond au modèle à treillis de type Mae West ? Il faut chercher à connaître ce à quoi ressemble ce pylône dans la tête de l'individu, sa forme, sa structure, sa texture, sa volumétrie, sa dimension, son rapport d'échelle.

Ensuite, on cherchera à faire émerger sa signification, ses références symboliques, en gros son aspect plus poétique. Un pylône est-il associé à l'univers industriel, à la production, à la saleté, le désordre, à l'artificiel ?

Il faut aussi arriver à déterminer certains aspects de son appréciation entre autres en le comparant à d'autres types d'équipements ...

Pouvez-vous me décrire un pylône et l'idée que vous vous en faites ? Sa forme, sa structure, sa volumétrie, sa dimension, son rapport à l'environnement ... Ça vous fait penser à ...

Est-ce que c'est beau ? Est-ce que ça pourrait l'être ? Est-ce que c'est agréable ? Est-ce que vous aimez cela dans l'environnement ? Pourquoi ?

Dans l'environnement, quels équipements, infrastructures seraient plus beaux ? (pont, luminaire, viaduc, tour micro-ondes, éoliennes, affichages, etc.) quels équipements seraient plus laids ?

IV-8

Expérience du paysage de lignes de transport

Qu'est-ce que ça fait de passer à côté d'une ligne de transport ? De la savoir près ou de la voir lors d'une activité ou près d'une résidence ?

L'individu a-t-il déjà porté attention aux lignes de transport et dans quel contexte ? Quelles étaient ces activités ? L'objectif de cette partie est de replacer l'individu dans une activité où il voit ou côtoie l'équipement. Cela permettra de vérifier si l'appréciation peut changer en proposant un contexte et parfois un usage du lieu. On associe ici l'idée du paysage à la fois comme décor et cadre de vie (vue et expérience). On devra faire ressortir les aspects relatifs au contenu connexe lié à la présence des équipements dans le territoire c'est-à-dire la peur ou non des équipements quant aux effets sur la santé ou la sécurité, l'appropriation possible de l'emprise (aspects fonctionnels), l'économie (dévalorisation foncière). D'autres informations comme la situation d'observation (distance, visibilité), le contexte, l'usage ou non de l'emprise seront aussi importantes.

Les quelques indicateurs de l'expérience sont la distance de l'équipement ou de la ligne, usage de l'emprise (types d'activités, fréquentation), valorisation ou dévalorisation du cadre de vie, effets sensoriels provoqués par l'équipement (bruit, peur) et la visibilité (distance et situation d'observation).

Ces informations connexes devraient influencer l'appréciation esthétique.

Évidemment, cette partie nous informera aussi sur la symbolique, signification de l'équipement dans sa relation au milieu d'insertion.

Vous souvenez-vous d'avoir porté attention aux lignes de transport d'énergie ?

Dans quelle circonstance, contexte ? Comment ? À quelle distance ? En auto, à pied, de la fenêtre d'un immeuble, etc. ?

Qu'avez-vous pensé ? Quelles ont été vos impressions du paysage, de l'équipement ? Visuellement qu'est-ce qui vous agace ? pylône, câbles, fils, implantation, paysage ...

Et en général, y a-t-il d'autres choses qui vous dérangent quand vous voyez des lignes de transport à haute tension ?

Est-ce qu'une ligne, ça peut passer n'importe où, n'importe comment ?

Vous êtes-vous déjà approché d'un pylône, d'une ligne ? À quelle distance ? Qu'avez-vous ressenti ? (peur, bruit, chocs électriques, sensation bizarre, etc..)

Avez-vous déjà pratiqué une activité près des lignes, ou en-dessous ? (golf, ski, promenade, patins à roulettes, etc.) Qu'est-ce que vous avez ressenti ? Quelles impressions en gardez-vous ? du lieu ? de la ligne ? Est-ce ça dérange ?

Comment la présence d'un équipement comme des lignes à haute tension vous influencerait-il pour l'achat d'une propriété, pour vous y établir et y faire votre vie ? (peurs, sécurité, santé, visuel - vue déplaisante, atteinte ou amélioration à la qualité de vie, prolongement du terrain, éloignement des voisins, accès à l'emprise)

À partir de quelle distance de la ligne vous est-il possible de considérer l'achat ? (terrain en juxtaposition de l'emprise, à une rue, à quelques rues ...) pour quelles raisons ? (distance sécuritaire santé, visuel – vue des équipements, proximité de l'emprise, etc.)

Est-ce que le fait de voir la ligne de votre résidence pourrait modifier votre désir d'achat ? (distance, visibilité)

Partie II : Appréciation des lignes avec support photographique – évaluation esthétique de l'image

Quels sont les impressions face à la photo ? Est-ce que c'est beau ? Qu'est-ce qui est plus beau ?

À partir de ce moment, l'entrevue se déroulera avec l'appui de photo. Demander à l'individu d'essayer d'évaluer la photo en relation à des expériences similaires qu'il a déjà pu vivre. Inciter-le à référer à des expériences vécues ... L'image sert ici à circonscrire un univers, à donner des pistes plus précises quant aux conditions réelles d'implantation. Il ne s'agit pas d'évaluer la photo mais d'évaluer la situation qu'elle représente.

Il faudra d'abord préciser très brièvement à l'individu le type de contexte qu'on va lui présenter. Par exemple, en banlieue, les photos ont été prises de la rue et de l'emprise. On présentera une série de photos en diaporama qui sont regroupés par cas de lignes. Ainsi, il y a aura des photos de situations de rue, d'emprise, de près, de loin de l'équipement afin que l'individu puisse se faire une idée générale du contexte. Par la suite, on demandera à l'individu de commenter. Il pourra revenir sur les photos s'il le désire. L'intervieweur pourra aussi utiliser certaines photos pour amener l'individu à préciser certains aspects.

Cette partie viendra appuyer et confronter la représentation du paysage et des équipements parce qu'elles s'appuient sur des situations réelles. On pourra comparer la dimension idéale du paysage et de l'équipement à sa dimension réelle.

L'objectif de cette partie est de déterminer les perceptions des lignes de transport et de différents types d'équipement en relation à des milieux particuliers selon des situations déterminées. Plusieurs éléments seront ici pertinents à analyser : les perceptions de l'équipement selon sa forme, sa structure, sa volumétrie, ses composantes, son rapport d'échelle, son contexte, l'usage du lieu (activités), la saison, le point de vue (distance d'observation), sa visibilité.

Pouvez-vous me donner votre impression ? Ca vous fait penser à quoi ? Est-ce ça peut ressembler à une expérience que vous auriez déjà eu ?

Quels sont les caractéristiques, éléments qui attirent votre attention ? Pourquoi ?

Est-ce qu'il s'agit d'un endroit agréable ? pour quelles raisons ?

Qu'est-ce qui vous plaît ? déplaît ? pourquoi ?

Est-ce que c'est un paysage ? Pourquoi ?

Avez-vous aperçu l'équipement ?

Si non, est-ce que ça change votre perception du lieu ? Pourquoi ?

Brossard / St-Bruno

Habiteriez-vous dans un endroit similaire ? Pour quelles raisons ?

Y fréquenteriez-vous l'emprise, la piste cyclable, le parc ?

Le fait de pouvoir utiliser l'emprise soit comme activités ou comme espace de prolongement de la cour, c'est un plus ? un moins ? pour les propriétaires ? Pour quelles raisons ? Vous feriez quoi dans une situation similaire ?

Quels sont vos impressions de l'équipement par rapport au contexte ? (rapport d'échelle, hauteur, style de l'équipement, contraste, etc.)

Est-ce que ça va ensemble ? Pourquoi ?

Qu'est-ce qui vous dérange ?

Appréciation de l'équipement

À quoi vous fait penser cet équipement ? il ressemble à quoi ? quels sont vos impression sur sa forme, sa couleur, sa structure, sa volumétrie, sa dimension, son rapport à l'environnement ... Il a l'air de ...

Y a-t-il quelque chose qui vous plaît dans son apparence, vous déplaît ?

Est-ce que c'est beau ? Est-ce que ça pourrait l'être ? Est-ce que c'est agréable ? Est-ce que vous aimez cela ? C'est plus beau que ... c'est plus laid que ...

Comparaison d'équipements

Quelle situation vous plaît davantage ? Pourquoi ?

Y-a-t-il un équipement qui vous semble le plus adapté à la situation, au contexte ?

Types de pylônes

Maintenant, l'individu devra commenter plusieurs images d'équipement sans mise en contexte. Ils seront présentés successivement et en même temps.

À quoi vous fait penser les équipements ? il ressemble à quoi ? quels sont vos impression sur sa forme, sa couleur, sa structure, sa volumétrie, sa dimension, son rapport à l'environnement ... Il a l'air de ...

Y a-t-il quelque chose qui vous plaît dans son apparence, vous déplaît ?

Est-ce que c'est beau ? Est-ce que ça pourrait l'être ? Est-ce que c'est agréable ? Est-ce que vous aimez cela ? C'est plus beau que ... c'est plus laid que ...

Vous le verriez où ? dans quel type d'endroit, de milieu ? Pourquoi ?

Si vous aviez à vivre près d'un équipement, est-ce que ça vous plairait de côtoyer ce type d'équipement, pour quelles raisons ? Et si vous aviez à travailler dans un contexte où il y ce type d'équipement, est-ce que ça vous plairait, pour quelles raisons ? Dans un contexte de vacances ? sur l'autoroute ?

Attitude générale envers l'utilisation des nouveaux pylônes

À votre avis, pensez-vous que l'utilisation de nouveaux équipements aiderait à faire accepter le passage d'une ligne à haute tension dans le territoire québécois ? Pour quelles raisons ?

Fiche signalétique

Code répondant : _____

Groupe d'âge

20-29

30-39

40-49

50-59

60+

Sexe

H

F

Occupation : _____

Scolarité :

Lieu de naissance : _____

Lieu de résidence principale : _____ Depuis : _____

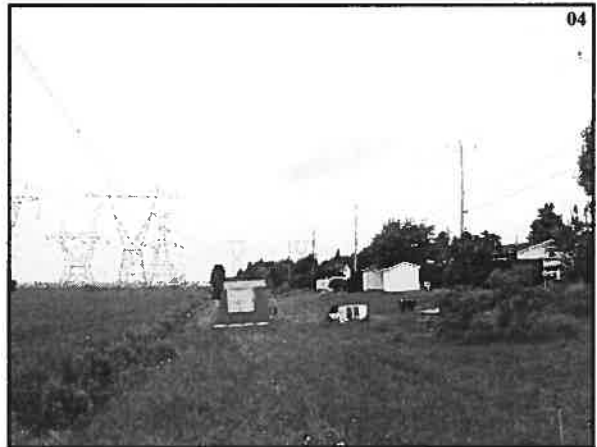
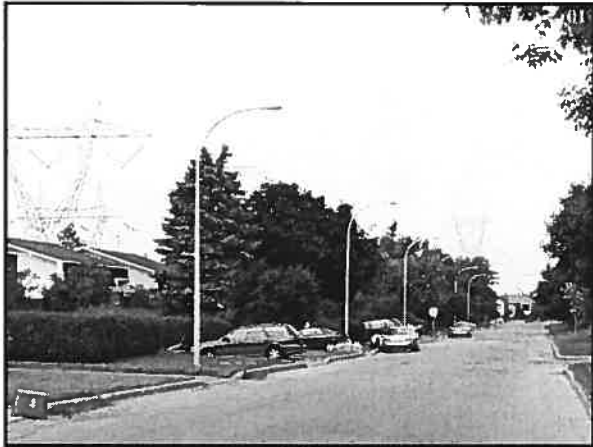
Campagne

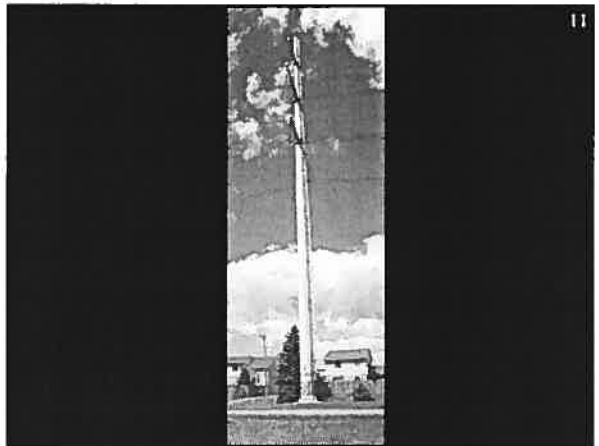
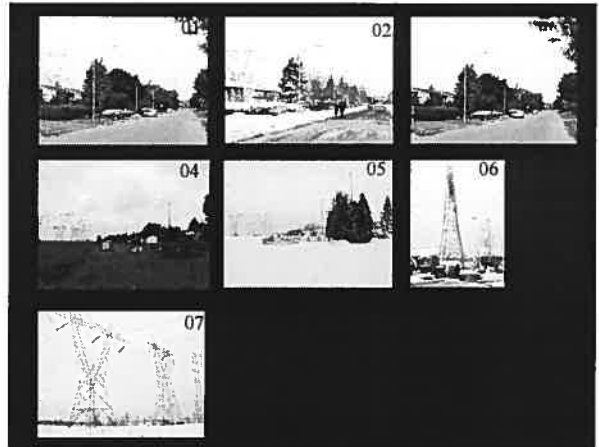
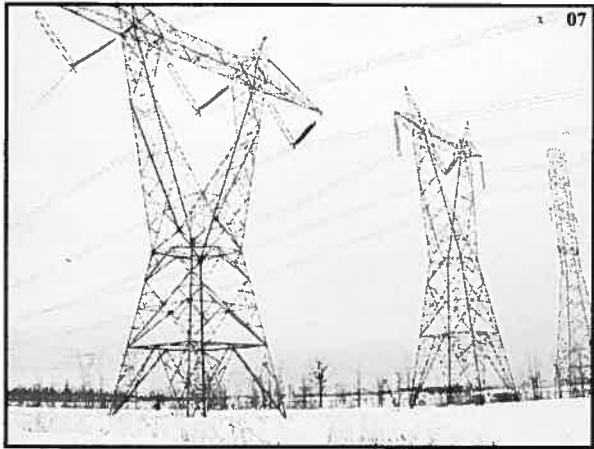
Ville (Montréal)

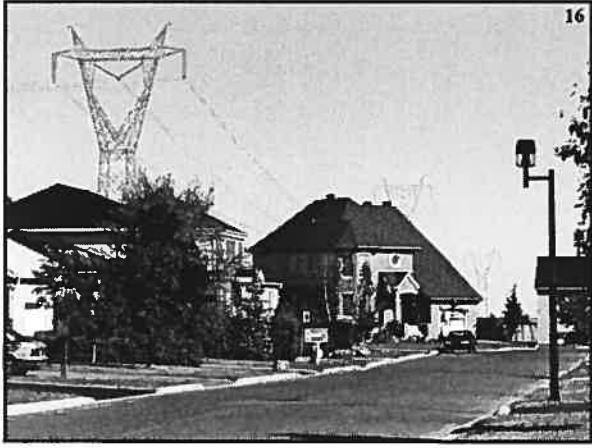
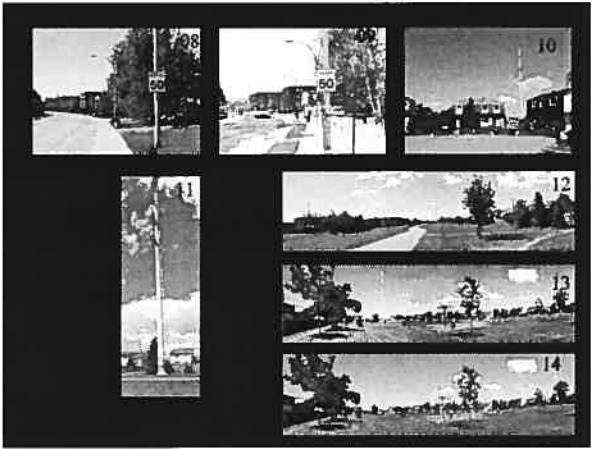
Ville régionale

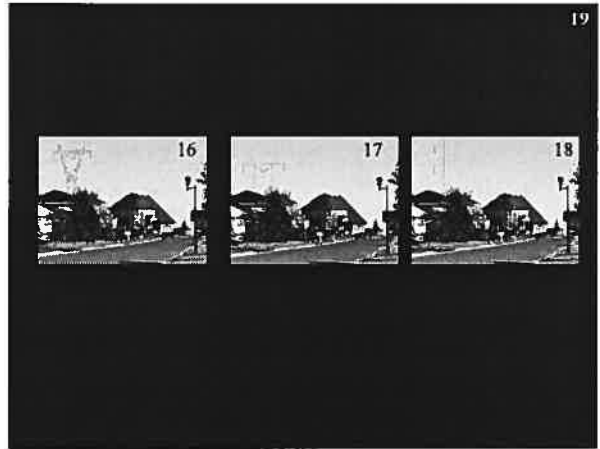
Banlieue

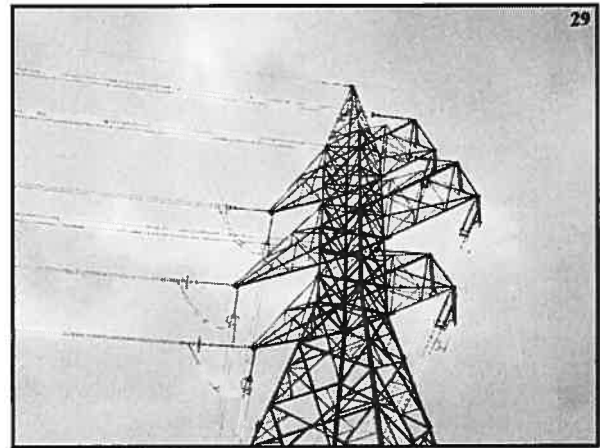
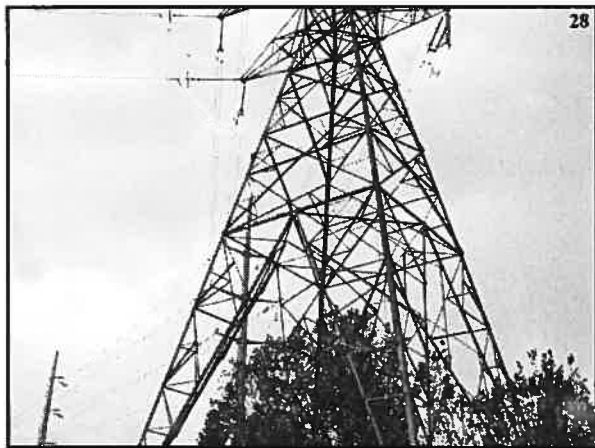
Lieu de résidence secondaire : _____ Depuis : _____

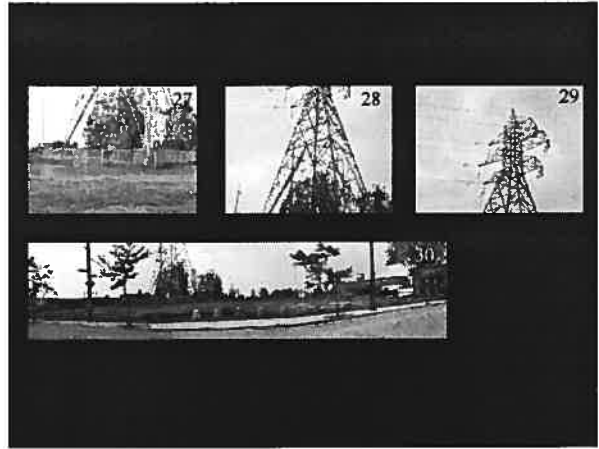
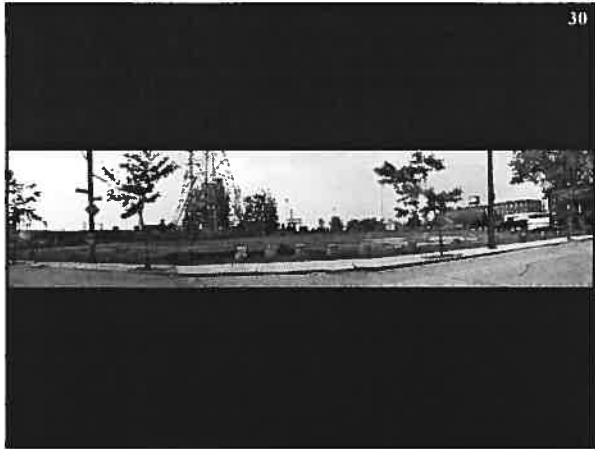


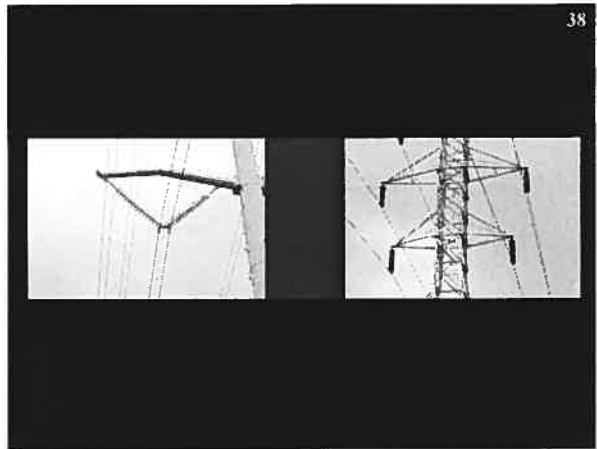
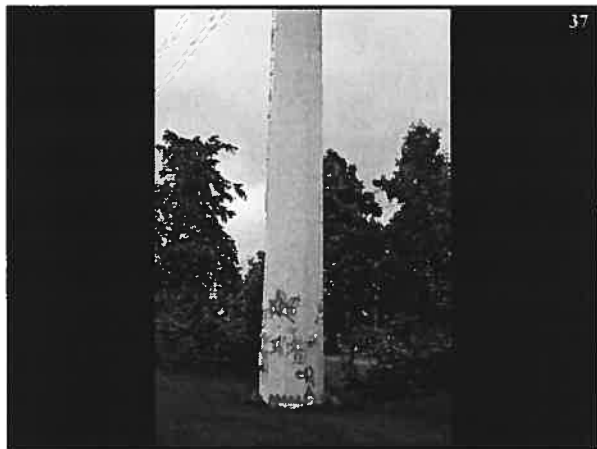


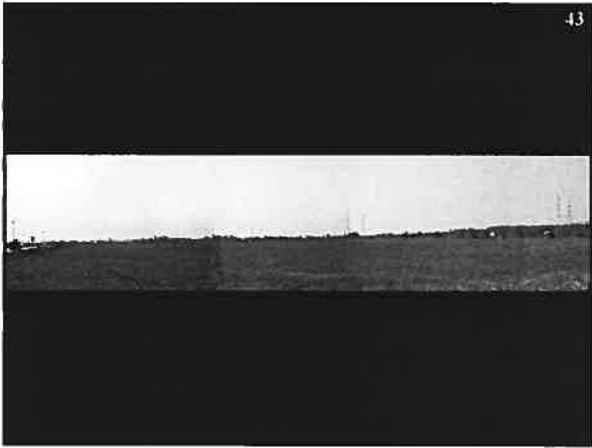


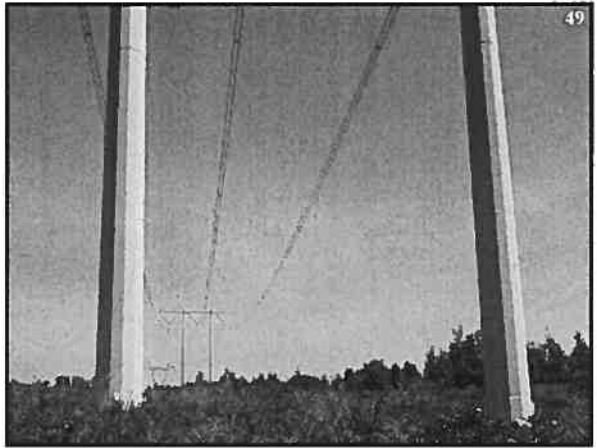
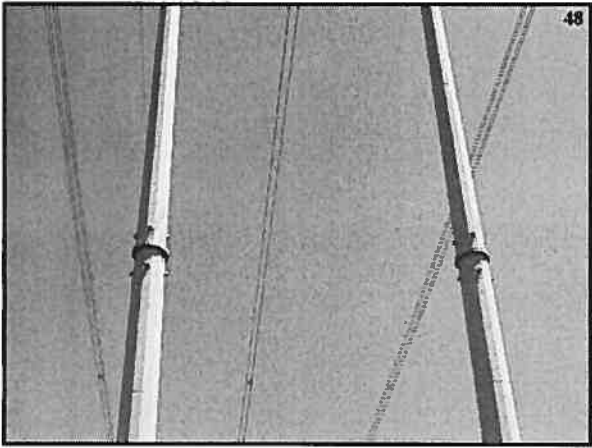
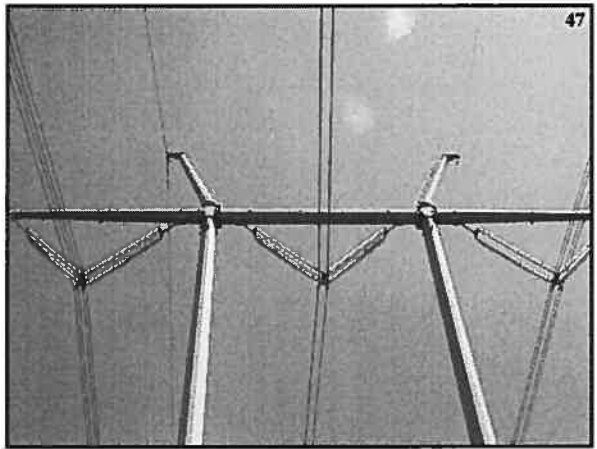
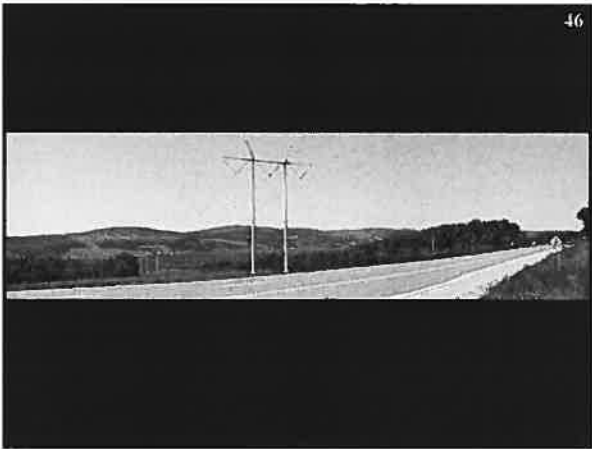


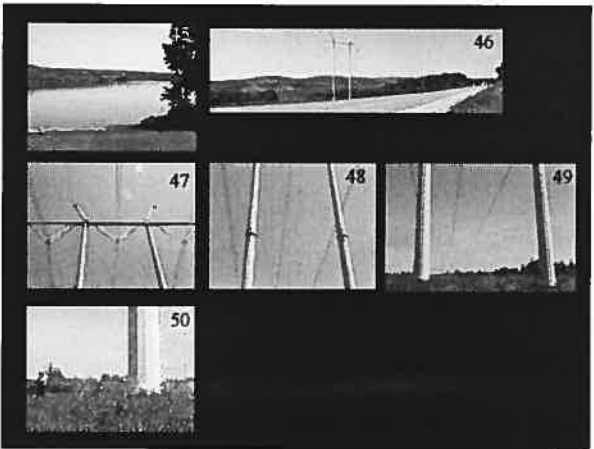
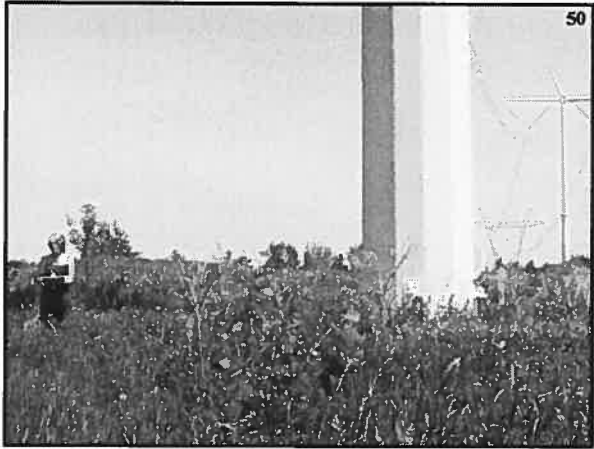


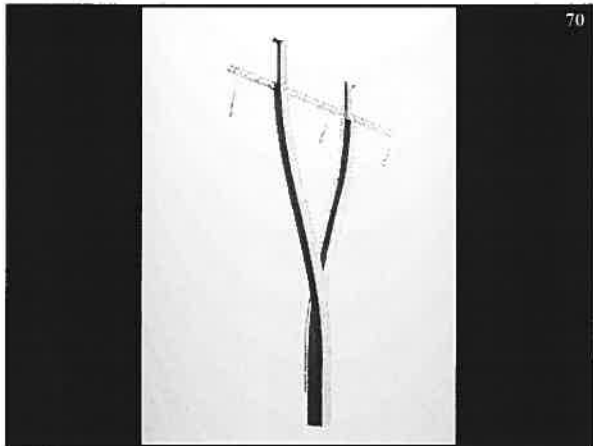
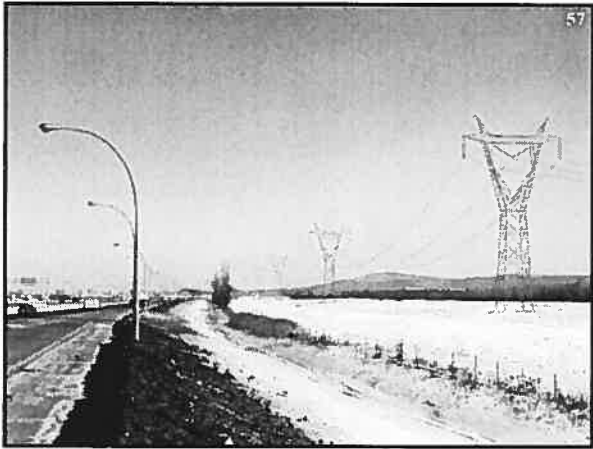


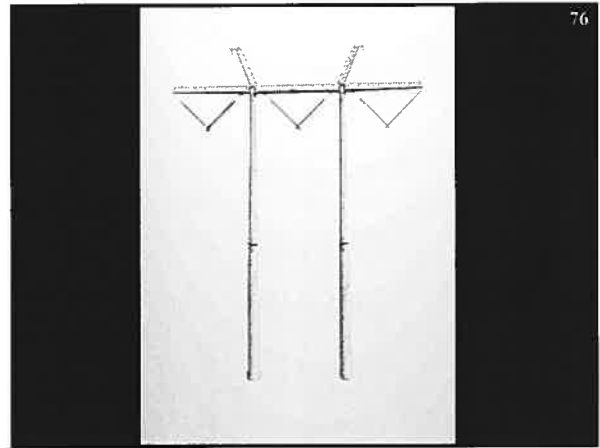
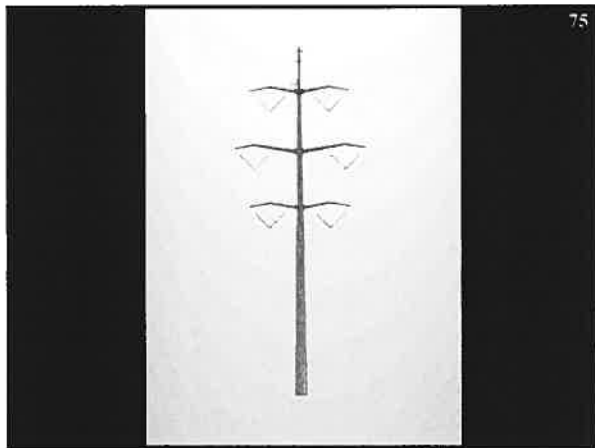
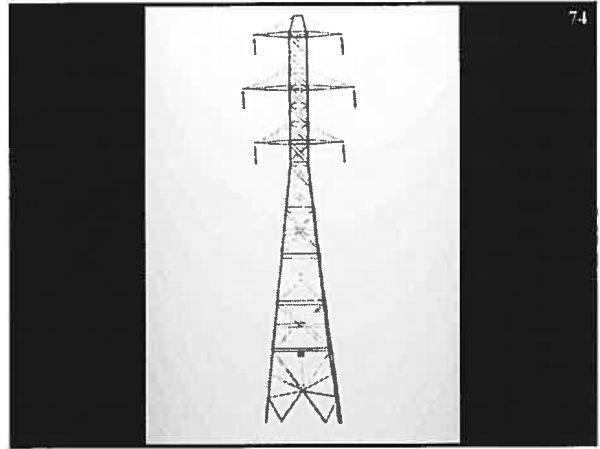
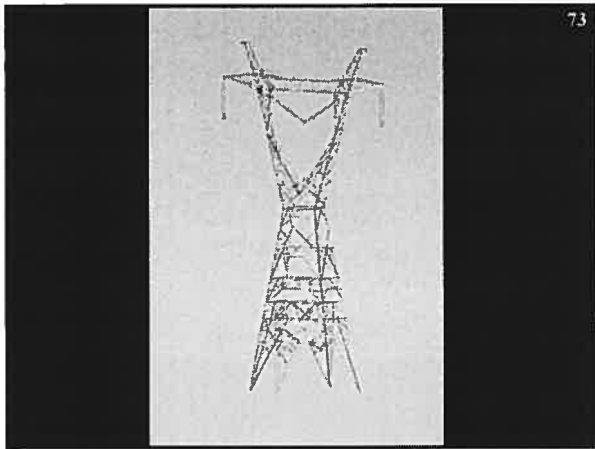
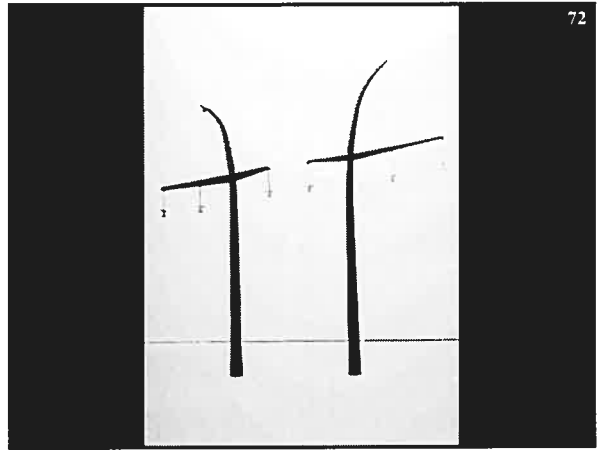
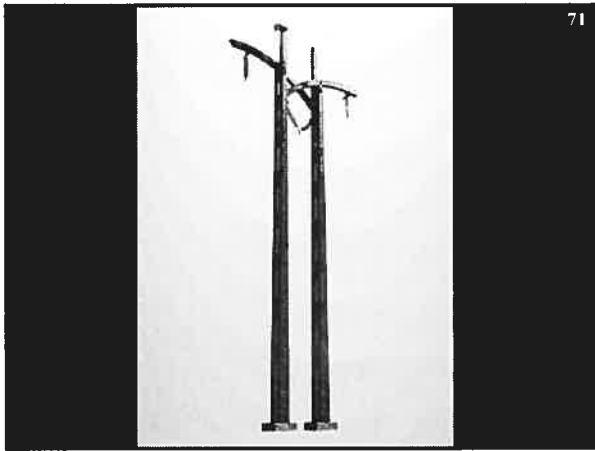












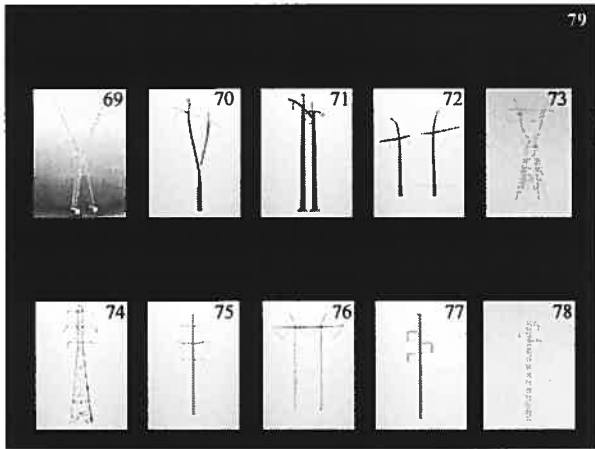
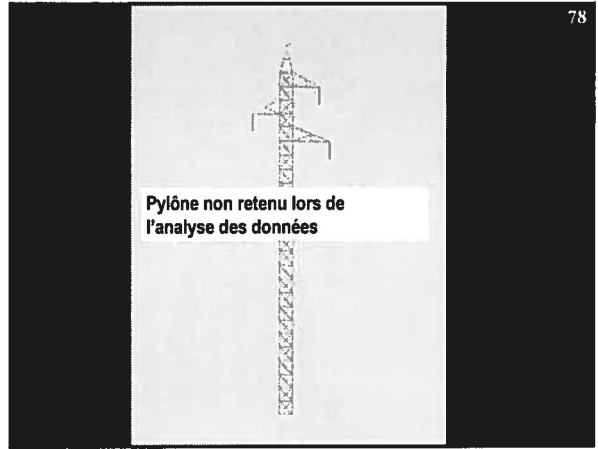


Tableau - paysage – qu'est-ce que le paysage ? Analyse à partir des codes paysage et définition / paysage et termes / paysage et qualification

R	Description	Interprétation	Mémos
01	<p>Paysage – nature Paysage intentionnel – aménagement paysager Caractère situé et en action – activité de « hiking » en montagne Activité comme opportunité de paysage (caractère actif) Concept dichotomique – nature/culture – paysage naturel/humanisé – organisation/non-organisation Paysage = ensemble organisé ou non-organisé - Ne peut être un objet, une architecture – implication des alentours, de l'autour de ... Notion générique – concept englobant Caractère actif – en situation d'activité – en traversant un pont, apercevoir le paysage de la banlieue Amplitude du paysage – de taille variée – petit format sur ordinateur !! catégorisation selon les caractéristiques fonctionnelles – paysage industrielle = quartier industriel Pas toujours agréable – appréciation variable, différenciée selon les catégorisations Appréciation personnelle du paysage naturel – dépréciation du paysage industriel - Évolution temporelle – intégration progressive sur un plan social – Paysage c'est aussi le regard sur ... vue sur ... Ville comme catégorie paysagère – le paysage de New-York Catégorisation / qualification selon les caractéristiques du lieu ou du type d'organisation spatiale – banlieue vs ville Autoroute – opportunité de paysage Voir de l'autoroute et non voir l'autoroute Route au loin = éléments du paysage Paysage = ce qui se présente à moi en situation d'action (promenade, conduite, regard, etc.) Notion de paysage naturel bucolique Psychologie géographique – caractère introspectif – souvenir/mémoire – pouvoir évocateur du paysage – expérience de vie différenciée selon des lieux (ville / campagne) – campagne = quiétude, repos, vacances / ville = travail Appréciation personnelle du paysage – caractère subjectif – partage incertain de l'appréciation -</p>	<p>Concept générique – polysémique Ensemble englobant plusieurs éléments ou aménagement paysager À la rencontre de la dichotomie nature/culture Catégorie générique permettant de décrire un ensemble environnant extérieur et englobant plusieurs éléments selon des caractéristiques particulières et selon différentes échelles : fonctionnelles, formelles, picturales, etc. Concept « qualifié » - — Éléments de différentes natures — tout en n'étant pas un amalgame hétéroclite d'objets Caractère subjectif de l'appréciation du paysage – — Expérience personnelle — Activités mais possibilité de partage –</p>	<p>De l'extérieur – à l'extérieur de nous - Le paysage est toujours à l'extérieur de l'habité – d'où l'association avec la nature – ce n'est pas l'architecture en soi, c'est autour de ... vers l'extérieur et non vers l'intérieur – dehors, en-dehors de nous ... à partir de nous ... espace physique autour de ... En présentation</p>
02			

03	<p>Environnement</p> <p>Paysage = nature/campagne uniquement = arbres, herbe, fleurs Ce n'est pas la ville</p> <p>Ensemble</p> <p>Point de vue sur</p> <p>Belle vue</p> <p>Regard sur l'ensemble</p> <p>Être là et regarder – ce n'est pas un paysage</p> <p>Un paysage est un panorama : notion d'ensemble et de composition</p> <p>Nécessité de la distance et l'éloignement</p> <p>Vue au loin</p> <p>Vie / mort – arbre – notion de vivant / inerte</p> <p>Action humaine dérangeante</p> <p>Importance et emphase sur la végétation – arbres qui font la rue</p> <p>Aménagement = notion d'organisation</p> <p>Dépréciation du « tout croche »</p> <p>La végétation donne envie à la promenade</p> <p>Destruction / utilité – dépasser l'utilité – utilisation du béton (ciment) en ville (trotoir) = destruction et utilité</p> <p>Distinction entre expérience esthétique du paysage directe et expérience esthétique du paysage contemplative :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Directe (plus marginale) : en campagne/ nature / forêt — Distanciée : de la voiture, du train, la mise à distance de la ville la rend belle <p>Expérience dominante – expérience distanciée</p> <p>Description d'un beau paysage :</p> <ul style="list-style-type: none"> — dimension temporelle – non-fixité de l'image – en mouvement / en transformation <p>Banlieue – + nature que ville – entre campagne et ville</p>	<p>Description des éléments composant le paysage</p> <p>Paysage = qualification – appréciation = exigence de l'appréciation positive</p> <p>Préséance du regard et de la distance – vue au loin</p> <p>Mais existence de deux définitions de l'expérience esthétique du paysage</p> <p>Utilité vs agrément</p> <p>Notion d'ensemble et de composition</p> <p>dimension temporelle – non-fixité de l'image – en mouvement / en transformation</p> <p>Emphase sur la nature -</p>	
04	<p>Ensemble</p> <p>Point de vue sur quelque chose</p> <p>Situé – en situation vers quelque chose</p> <p>Nature</p> <p>Nature + habitations</p> <p>Ville complète</p> <p>Visuel – ce qu'on peut voir</p> <p>Paysage de proximité – autour de soi ... de l'autre bord de la rue</p> <p>Appréciation personnelle – pas trop ordonné ni symétrique = nature</p>	<p>Eloignement et proximité – autour de ...</p> <p>Organisation / non-organisation = mixité des deux – relation dichotomique -</p>	<p>Unité dans la complexité (voir la notion d'ordre dans Souriau)</p> <p>Espace autour de soi ...</p>

	<p>humanisée mais pas abandonné ni en désordre Une partie de pays Recherche d'une définition circonscrite – Possibilité dépréciative</p>		
05	<p>Éléments de la nature (arbre, lac, fleuve – mer à notre portée) Notion d'agréable Paysage du fleuve = magnifique Les éléments qui composent le paysage sont importants : ex. montagne</p>	<p>Emphase sur les éléments qui composent le paysage -</p>	
06	<p>Paysage spontané – nature, campagne Valorisation des éléments du paysage : champs, forêts, arbres Le paysage n'évoque pas un paysage urbain Nécessité d'une vue Recherche d'explication d'une situation décrite – tentative d'explication personnelle en proposant des hypothèses De l'autoroute – pas intéressant = boisés Paysage = route de campagne Ce n'est pas un paysage urbain = campagne = tranquillité, calme, relaxation, repos Notion de mouvement – rivière qui coule Comparaison – plus joli regarder une rivière couler que regarder défilier les voitures sur l'autoroute – dans les deux cas, il y a du mouvement – mouvement naturel / mouvement artificiel Paysage = environnement = ville, au volant d'une voiture, dans le métro ou sur le bord de la rivière Paysage apprécié : – vue large – notion de profondeur – vallée, grand espace – courbe rondes, douces avec la rivière</p>	<p>Notion d'environnement – similarité entre environnement et paysage – Paysage n'est pas que extérieur – intérieur (dans le métro) Présence d'éléments intéressants – importance des caractéristiques des éléments dans l'appréciation du paysage</p>	<p>Extérieur / intérieur Environnement ?</p>
	<p>Appréciation du paysage : monotonie et variété – préférence pour la</p>		

<p>diversité</p> <p>Présence d'éléments intéressants</p> <p>Paysage = perspective</p> <p>Ensemble d'éléments de la nature</p> <p>Éléments du paysage = arbres, plan d'eau, faune, flore, habitation</p> <p>Paysage = décor, ce que l'on voit (vue), ce que l'on a devant les yeux</p> <p>Paysage = être devant soi</p> <p>Paysage Îles d'Orléans – fleuve – rive sud</p> <p>Dimension dynamique du paysage : emphase sur éléments du paysage en mouvement – bateaux qui se promènent, voyagent sur le fleuve</p> <p>Paysage naturel – moins d'habitations ex. Parc Forillon, Parc des Laurentides</p> <p>Beauté naturelle – éléments du paysage naturel apprécié – montagnes, arbres, lacs et rivières</p> <p>Appréciation personnelle de la nature – du décor naturel – Conservation des arbres – tentative d'explication : importance relative des arbres selon des différences culturelles</p> <p>La différence crée de l'intérêt –</p> <p>Appréciation – dynamique des changements de saisons, couleur, variations de teintes</p> <p>Paysage – possibilité d'éléments bâtis selon leur pertinence (pourquoi)</p> <p>Appréciation : aménagement, ordre et propreté, tranquillité et paix,</p> <p>Appréciation / paysage – dimension temporelle et dynamique : présence d'animaux, éléments vivants (troupeaux en bordure de route)</p> <p>Possibilité dépréciation – notion de destruction/massacre – par l'homme ou la nature (ex. feux de forêt)</p> <p>Destruction par la nature : dépréciation compréhensible parce que naturelle</p>	<p>Devant soi – présentation ??</p> <p>Emphase sur les éléments naturels</p> <p>Décor</p> <p>Différence = intérêt</p> <p>Modification des caractéristiques du paysage par les saisons</p> <p>Emphase sur la couleur – variation de teintes</p> <p>Dynamisme – attirance vers le mouvement (voir Gestalt théorie) – la diversité,</p> <ul style="list-style-type: none"> — Éléments du paysage vivants : présence d'animaux — Éléments artificiels de transports : bateaux, — Changements de saisons = changements de couleurs – variations de teintes <p>Devant –</p> <p>Pertinence des éléments bâtis –</p> <p>Notion d'utilité</p> <p>Notion de décrépidité – pas joli</p> <p>Dépréciation du paysage / paysage laid -</p> <ul style="list-style-type: none"> – notion de destruction / massacre – utilisation de termes bellicieux ? – notion de perte – 	<p>Espace devant soi</p> <p>Description du paysage par la couleur – emphase sur le vert</p> <p>Paysage = naturel = espace vert</p> <p>Vaste</p>
07		
08		

	<p>Sauvage Tjrs beau Sauvage ou aménagé à des fins agricoles Paysage urbain = aménagement paysager Aménagement des parterres avec éléments naturels – éléments d'un décor ou du paysage Paysage – définition selon la décomposition des constituants : paysage de ville = tours + ciment + asphalte Présence de parc et d'aménagement Appréciation : notion de vivable – présence d'éléments naturels vivants (fleurs) avec comparaison éléments inertes de la ville – béton / asphalte Aménagement naturel mais ordonné = nature idéalisée Présence de végétaux en tant qu'harmonie, aménagement, décoration, dissimulation des éléments dérangeants (poteaux électriques – pylônes) par des éléments végétaux</p>	<p>Vie / mort = vivant / inerte = – mou / dur = nature / ville Banlieue = milieu mixte – entre agriculture et urbanité Emphase marquée sur la nature Description du paysage valorisé = nature idéalisée (voir Marx) — une grande nature - idéalisation de la nature comme modèle à grande échelle – — une petite nature aménagéement naturel à une échelle plus petite ou domestique (Notion d'ordre sous-jacente) Notion d'aménagement – — fonction de décoration — fonction de dissimulation — principes d'harmonie</p>	
09	<p>Un beau paysage = présence de qqc de beau – expérience odorante Appréciation – emphase sur l'odorat Présence d'éléments végétaux + odeurs agréables Évocation des vacances Paysage et bien-être : appréciation centrée sur le bien-être (activités + chaleur) – présence de l'eau comme activités Appréciation – articulation de l'appréciation par la présence d'éléments vivants – oiseaux, animaux, arbres Paysage = expérience sonore et odorante – pas du tout visuelle Paysage personnel – appropriation personnelle de la notion de paysage – la présence de l'eau en tant que représentation d'une activité et d'un souvenir Notion de rentabilisation de l'espace de l'eau – durée de l'activité dans le temps</p>	<p>Introduction d'expérience odorante et sonore (fleurs, oiseaux) Vivant / inerte Nature / artifice Dynamique / statique Emphase sur les activités liées à l'espace – rentabilisation de l'espace par la pratique d'activités Appréciation égocentrique : centrée sur le bien-être – notion égocentrique du paysage</p>	
10	<p>Personnalisation et appropriation – notion d'anonymat : le paysage doit être appropriable – la campagne l'est – la ville est anonyme Paysage = verdure / espace</p>	<p>Appropriation / personnalisation du paysage Description du paysage par la couleur – emphase sur le vert – association d'une couleur au paysage</p>	

	<p>Paysage = nature (ex. Parc des Laurentides)</p> <p>L'autoroute comme opportunité (possibilité mais pas toujours) de regarder le paysage – dépendant des caractéristiques propres du territoire</p> <p>Paysage = supposition de beauté</p> <p>Appréciation – modulation selon la présence et la nature des éléments et leurs caractéristiques propres – essence de bois, espaces, couleurs, montagnes, arbres, rochers</p> <p>Définition du paysage = présence d'éléments selon leur qualité, leur nombre associé à un état (paisible) : belle verdure, beau ciel bleu, nuages, bcp d'arbres</p> <p>Définition du paysage détaillée par la présence d'éléments naturels (feuilles, montagnes, arbres) sans qualification</p> <p>Paysage très beau</p> <p>Appropriation d'un paysage personnel – c'est ça mon paysage</p> <p>Emphase sur mouvement – neige qui tombe, nuage – éléments dynamiques</p> <p>Qualification des éléments du paysage = ciel bleu, neige qui tombe</p> <p>Paysage spontané – présence de verdure, feuilles, montagnes</p> <p>Insistance sur le découpage des éléments – feuilles / arbres</p> <p>Paysage = définition strictement associée à la nature – ne peut être construit</p> <p>Appréciation du paysage – nécessité de la verdure (connotation de couleur)</p> <p>Ville = béton / ciment / verre = grosses structures utiles – caractère fonctionnel, utilitaire – présence de parcs autour</p>	<p>Supposition de beauté du paysage</p> <p>Présence d'éléments et leur nature module l'appréciation du paysage :</p> <ul style="list-style-type: none"> — beaux éléments ou éléments appréciés selon leur qualité, leur nombre et leur pertinence (fonctionnelle et symbolique) — état ressenti / évocation de l'ensemble <p>Autoroute comme opportunité d'appréciation du paysage</p>	
11	<p>Dynamisme -- mouvement</p> <p>Exclusion des constructions humaines dans la définition du paysage – avec ambiguïté quand il s'agit de la campagne – construction naturalisée !</p> <p>Connotation de la couleur verte = paysage</p> <p>Naturalisme humanisé du paysage et utilitarisme</p> <ul style="list-style-type: none"> — apparence traditionnelle, patrimoniale — utilisation de matériaux naturels (briques, pierres, bois) et non artificiels — préférence sur l'apparence plus que sur la réelle nature des matériaux : <ul style="list-style-type: none"> ○ possibilité de matériaux de substitution — pertinence utilitaire (fonctionnelle) des éléments construits <p>Appréciation modulée par les activités – attirance en</p>	<p>Appréciation / appropriation – personnalisation pour marquer sa préférence</p> <p>Dynamisme -- mouvement</p> <p>Exclusion des constructions humaines dans la définition du paysage – avec ambiguïté quand il s'agit de la campagne – construction naturalisée !</p> <p>Connotation de la couleur verte = paysage</p> <p>Naturalisme humanisé du paysage et utilitarisme</p> <ul style="list-style-type: none"> — apparence traditionnelle, patrimoniale — utilisation de matériaux naturels (briques, pierres, bois) et non artificiels — préférence sur l'apparence plus que sur la réelle nature des matériaux : <ul style="list-style-type: none"> ○ possibilité de matériaux de substitution — pertinence utilitaire (fonctionnelle) des éléments construits <p>Appréciation modulée par les activités – attirance en</p>	

	<p>Paysage de campagne – fait ressortir l'ambiguïté de la notion de nature – construction naturalisée à la campagne – apparence de nature</p> <p>Paysage – naturalisme humanisé – emphase sur les éléments naturels – les habitations s'y soustrayant – utilité aux animaux et humains</p> <p>Attrance en situation – appréciation lors d'une activité (motocross)</p> <p>Relation dichotomique aux matériaux – bois artificiels – couleurs similaires à la nature</p> <p>Opportunité de paysage offert par l'autoroute – l'autoroute donne à voir le paysage – route sinueuse – autoroute qui laisse entrevoir</p> <p>Autoroute 20 – pas beau parce que caractère industriel</p> <p>Autoroute 40 – appréciation + par la proximité aux villages et l'accès aux fermes et cultures</p> <p>Éléments désagréables sur l'autoroute – manufactures, raffineries</p> <p>Paysage et lieu – beaux endroits – ex. édifices campus collégial</p> <p>Présence des pylônes n'affectent pas l'appréciation du paysage – ce sont les caractéristiques du lieu – capacité de faire abstraction des pylônes pour reconnaître les caractéristiques du milieu récepteur</p> <p>Éléments emblématiques – Mont St-Hilaire</p>	<p>situation le paysage</p> <p>Nature artificielle –</p> <p>Opportunité de paysage par l'autoroute – donne à voir le paysage</p> <p>Suppression perceptive d'un élément indésirable (voir habitudes visuelles) : Capacité de faire abstraction des pylônes pour reconnaître les caractéristiques du milieu récepteur</p>	<p>12</p> <p>Paysage = définition visuelle – liée à l'image générée par le regard vers l'horizon</p> <p>Champ de vision</p> <p>Définition du paysage n'est pas dépendante de la distance – possibilité de proximité</p> <p>Définition du paysage dans son caractère situé et actif</p> <p>En éloignement – en situation de route – arrivée / sortie de ville – présence d'un élément ou d'un monument faisant partie d'une</p> <p>Élément dominant (emblématique) un ensemble : monument, édifice, infrastructure, élément naturel (montagne, plan d'eau)</p> <p>Destruction (voir R07)</p> <p>Dépréciation associée aux changements brusques qui transforment la nature profonde d'un lieu – intégration mal assurée avec ce qui était là : — développement d'un milieu auparavant sauvage</p> <p>Vision pessimiste de l'activité humaine = élément perturbateur du paysage = activité humaine -</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>ensemble À proximité – de la cour arrière vers la cour de la voisine et son aménagement Appréciation – aménagement Dépréciation – présence d'éléments au caractère hétéroclite – ex. immeubles à appartements et maison centenaire</p> <p>Dépréciation associée aux changements brusques qui transforment la nature profonde d'un lieu – intégration mal assurée avec ce qui était là :</p> <ul style="list-style-type: none"> — développement d'un milieu auparavant sauvage — destruction des éléments naturels — développement humain choquant – caractère destructeur de l'activité humaine (rasage d'un lieu) 	<p>— destruction des éléments naturels</p> <p>développement humain choquant – caractère destructeur de l'activité humaine (rasage d'un lieu)</p>	
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

Tableau- ligne - Qu'est-ce qu'une ligne ? Analyse à partir des codes ligne et définition / ligne et termes / ligne et qualification

R	Catégories associées aux lignes	Notes
01	<p>Entrée / sortie de ville Crise du verglas comme événement référentiel – mise en doute de l'efficacité de l'équipement - Altération du paysage naturel Ligne est un ouvrage d'ingénieur Danger des CEM relativisé (enfant, quotidien, banalisation) Ligne comme autoroute Proximité et habitation – ne pas voir l'équipement et dépend si en ville ou à la campagne Vie urbaine et présence abondante de plusieurs équipements et nuisances – facilite l'acceptation des équipements Ville / campagne – des perceptions différenciées fonction d'objectifs de vie différents Type de milieu et visibilité – plat vs montagneux – plus visible en montage - effet de la tranchée en montagne, en forêt Échelle de l'équipement Sentiment d'une forte présence des lignes dans le territoire – nombre plus important que la réalité Perception d'une différenciation des types de pylônes en traversée</p>	
02		
03	<p>Entrée / sortie de ville Crise du verglas comme événement référentiel - Reconnaissance du service rendu et de la nécessité électrique de la vie d'aujourd'hui Altération du paysage naturel Danger des CEM relativisé mais dépend de la tension appréhendée (fonction de la grosseur de l'équipement) Ligne comme chemin Proximité et habitation – ne pas voir l'équipement et/ou selon le type d'équipement Effet de la tranchée en montagne, en forêt – affecte l'intégrité de la nature Ville / campagne – des perceptions différenciées Distribution et transport – effet d'addition des câbles/fils Importance de la végétation comme facteurs d'atténuation - Effort d'aménagement paysager souhaitable – présence de végétation (arbres) atténue la perception dépréciative de l'équipement Échelle de l'équipement Distance et visibilité – plus c'est loin, moins c'est visible Emphase sur l'aspect visuel Enfouissement comme solution ponctuelle Contraste de couleur de l'emprise – sol jaunâtre Bruit potentiel Référence à l'univers de l'enfance – attire l'attention et un questionnement sur la nature et la fonction de l'équipement</p>	
04	<p>Sentiment de n'avoir pas de pouvoir de décision lors des projets – sentiment de ne pouvoir y échapper Proximité et habitation – pas souhaitable, plus dérangent surtout quand les maisons sont déjà là Distance et visibilité – plus c'est loin, moins c'est visible – affecte moins la dépréciation du paysage</p>	<p>L'habitude et l'accoutumance efface sa présence et rend plus présent le paysage – ça recrée le paysage</p>

	<p>Le nombre de lignes et la proximité des habitations – plus il y en a, plus c'est visible et plus ça nuit le regard</p> <p>Point de vue et visibilité – Sentiment que le point de vue fait varier la perception</p> <p>Ligne signifie la présence humaine, que cette partie du territoire est habitée</p> <p>Effet de l'habitude et de l'accoutumance fait oublier la présence de la ligne et la vue de la ligne – ça ne dérange plus – ça fait partie du paysage – l'habitude recrée le paysage</p> <p>La ligne comme chemin</p> <p>Effet de la tranchée - la coupe des arbres – coupe à blanc – dans la montagne, les champs – altération du paysage</p> <p>Altération du paysage/milieu – coupé par les lignes</p> <p>Impression d'une présence importante des lignes dans le territoire québécois – impression d'en voir partout – Un nombre important de lignes fait le paysage – un paysage de lignes – prendre beaucoup de place, prendre trop de place – occupation de l'espace visuel p.r. au contexte</p> <ul style="list-style-type: none"> o Notion de limite acceptable – sentiment que l'on doit limiter leur présence <p>Effet physique de la ligne : picotements ressentis sous la ligne lorsqu'on passe en-dessous</p> <ul style="list-style-type: none"> o Impression d'être en relation (connecté) avec les fils, avec l'électricité – possibilité de s'éloigner de la source du picotements pour la faire disparaître o Pas de sentiment de craintes associés à ce picotement o Les enfants vont quand même jouer en-dessous o Les effets physiques sont associés à la présence d'humidité <p>Les craintes sont atténuées par le fait que le temps passé sous la ligne est minime</p> <p>Projection des perceptions d'autrui – suppose une certaine ambivalence</p> <ul style="list-style-type: none"> o Perception sociale subie sur le fait d'habiter près d'une ligne o Perception du danger sur la santé – o Questionnement sur l'effet physique ressenti o Questionnement sur l'effet de l'accoutumance visuelle <p>Consultation des études sur les CEM – conclusions peu probantes sauf pour des cas de leucémie chez les enfant</p> <p>Choix de l'habitation près des lignes – emphase sur le quartier et la qualité du logement</p> <p>Phénomène de distance relative – difficulté à évaluer la distance de l'équipement par rapport au contexte</p> <ul style="list-style-type: none"> o <p>Danger des CEM relativisé</p> <p>Combinaison souhaitée des lignes existantes sur un tracé en une seule –</p> <p>Sentiment d'une forte présence des lignes dans le territoire</p> <p>Ligne comme chemin</p> <p>Distribution et transport – effet d'addition des poteaux/structures</p> <p>Crise du verglas comme événement référentiel</p> <p>Présence attendue en champ agricole</p> <p>Altération du paysage naturel</p> <p>Distance et visibilité – plus c'est loin, moins c'est visible</p> <p>Importance de la végétation comme facteurs d'atténuation et éloignement des lignes</p> <p>Traversée de rivières et présence plus ou moins acceptable de la ligne</p>	<p>*****</p> <p>Le temps passé sous la ligne et craintes – voir à ce sujet les études sur les CEM qui prétendent que ce n'est pas le temps passé sous la ligne mais la tension reçue, les pics enregistrés qui importent pour provoquer des conséquences sur le corps (avortements, etc.).</p> <p>CEM- la consultation des études supposent une certaines craintes atténuées par les conclusions peu probantes des études – phénomène d'acceptation du discours de preuves du danger à faire – à défaut d'avoir des études qui prouvent le danger, on suppose peu de danger – il n'y a pas de danger jusqu'à preuve du contraire!</p> <p>Le nombre de lignes (ou le sentiment du « beaucoup ») – un phénomène d'accentuation de la dépréciation à l'échelle locale, régionale et nationale</p> <p>Remise en question de la pertinence du nombre de ligne – pourquoi ne pas combiner en une seule ligne ?</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

05	<p>Perception d'une différenciation des types de pylônes en traversée de rivières Abondance et surcharge visuelle des câbles</p> <p>Effet physique – prise d'un choc de forte intensité sous la ligne – occasionne une prise de conscience sur les effets sur la santé</p> <p>Bruit comme insecte</p> <p>Humidité – augmente le bruit</p> <p>Activités sous la ligne – vélo – prise de choc</p> <p>Prise de choc en association à du métal sous la ligne – métal/choc</p> <p>Habitation et proximité</p> <p>Choix de l'habitation près des lignes</p> <ul style="list-style-type: none"> - emphase sur le quartier et la qualité du logement et l'espace de prolongement de la cour - présence des fils et risques peu perçus - CEM - besoin de s'informer - prise de connaissance des études mais pas de parti-pris – pas de prise de position – adhésion au discours de preuves – adhésion au discours institutionnel (HQ) – attente d'un avis qui pourra trancher sur la question et qui sera directement adressé à eux – difficulté de poser un jugement autour de la question et à partir des conclusions des études « c'est quoi la vérité? » - pas d'inconvénients perçus avec la présence des fils - pas d'avantage directs reliés au service d'électricité (ça ne fait pas plus d'électricité) - avantage de territoire - valorisation de l'espace de l'emprise qui procure plus d'intimité – pas de présence de maisons en arrière – paradoxalement, ça procure aussi une ouverture et une vue, on voit en-dessous de la ligne <p>Emprise comme une espace à exploiter pour des activités</p> <ul style="list-style-type: none"> - Valorisation de l'espace communautaire que ça procure <p>Altération du paysage - effet de la tranchée en forêt</p> <p>Ligne conçue comme fils et câbles</p> <p>Les droits de passage – HQ aérien / propriétaire terrien : sentiment de partage entre ciel et terre</p> <p>Effet de la santé et fréquentation de l'emprise – sentiment que la fréquence de fréquentation peut peut-être affecter la santé</p>	CEM- la consultation des études supposent une certaines craintes atténuées par les conclusions peu probantes ou contradictoires des études – phénomène d'acceptation du discours de preuves du danger à faire – à défaut d'avoir des études qui prouvent le danger, on suppose peu de danger – il n'y a pas de danger jusqu'à preuve du contraire! – phénomène d'adhésion au discours institutionnel
06	<p>C'est pire en campagne qu'en ville –</p> <p>Difficile conciliation entre la campagne et les lignes – nature / technologie</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ça n'a pas rapport <p>Altération du paysage</p> <ul style="list-style-type: none"> - effet de la tranchée – en vallée – coupe, casse - bris de l'uniformité – de l'homogénéité <p>Effet de la tranchée</p> <ul style="list-style-type: none"> - la coupe des arbres – coupe à blanc – dans la montagne - une ligne comme un canal dans la forêt - attire l'attention - vue à distance <p>Proximité, habitation et tension</p> <ul style="list-style-type: none"> - Difficile de se faire à l'idée que des gens peuvent habiter si près de hautes tensions – sentiment d'incompréhension 	<p>Ça accroche l'œil – effet déplaisant ?</p> <p>phénomène de perception qui unie à la fois une attention à l'objet et une dépréciation ? qui rend compte d'un élément qui détone, qui sort du reste, qui brise l'homogénéité de l'ensemble,</p> <p>Pour ne pas accrocher l'œil, on suggère de faire fondre dans l'environnement c'est-à-dire qui n'attire pas l'attention</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Renvoie à une intervention de l'état pour empêcher de telles situations – - préoccupation de l'effet sur la santé – le fait d'être proche pourrait affecter la santé - perception différenciée selon le type d'équipement <p>Préoccupations importantes sur les effets de la proximité aux équipements sur la santé</p> <ul style="list-style-type: none"> o questionne la présence d'activités à proximité – sentiment d'irresponsabilité <p>Distance relative – sentiment d'une plus grande proximité qu'en réalité</p> <p>Enfouissement – qualification positive de la disparition des pylônes</p> <p>La ligne ajoute à la complexité de la ville – un élément de plus – effet de complexité et de surcharge visuelle</p> <p>Présence importante de fils un peu partout dans l'environnement – distribution, corde à linge</p> <ul style="list-style-type: none"> - sentiment que c'est autrement en France – référence à l'expérience d'autrui qui s'est traduit par une attention particulière sur les fils - impression de désuétude et conviction que l'on peut faire autrement – enfouir par exemple <p>Être plus esthétique signifie faire « fondre dans l'environnement », être moins accrochant</p> <p>Solution idéale - enfouissement</p> <p>Dissolution entre service rendu et expérience de la ligne - Le fait de transporter de l'électricité doit être intellectualisé : il ne fait pas partie de l'expérience directe</p> <p>En situation d'expérience – rapport à l'échelle humaine</p> <p>Confusion de lecture par rapport à la signalisation rouge – youyou je suis là</p> <p>Besoin d'une connaissance préalable sur le sujet pour porter un jugement – manque de confiance face à son propre jugement –</p> <p>recherche continue d'explications valables des observations nécessitant des connaissances préalables –</p> <p>Repositionnement de son jugement par rapport à ces connaissances limitées – ce n'est pas un jugement d'expert – réserve quant à la valeur de son jugement</p> <p>Sentiment d'une conciliation douteuse des activités récréatives dans l'emprise</p> <p>Emphase sur l'environnement et la santé – priorité donnée aux questions de santé et de sécurité sur l'esthétique – l'esthétique doit être isolé des autres préoccupations pour parvenir à une appréciation</p> <p>Utilisation d'une généralisation de l'appréciation par la population pour faire passer son appréciation – plaire et être agréable aux yeux des gens en général</p> <p>Repositionnement d'une appréciation esthétique en regard du danger potentiel – la beauté de l'équipement n'est pas suffisante</p> <p>Différenciation perceptive entre l'hiver et l'été</p> <ul style="list-style-type: none"> - homogénéité de l'hiver est moins dérangeante : moins de contraste, moins de couleurs - hétérogénéité de l'été – vert – plus dérangeant – plus accrocheur – <p>Limiter les contrastes</p> <p>Tubulaire – lecture différenciée des dangers – sentiment de moins de tension avec le tubulaire – inspire moins de craintes</p> <p>Proximité et habitation – pas d'avantages suffisant en espace par rapport aux effets potentiels sur la santé</p> <p>Importance de la végétation comme facteurs d'atténuation - Effort d'aménagement paysager souhaitable – présence de végétation (arbres) atténue la perception dépréciative de l'équipement</p> <p>Fils de distribution camouflés par les arbres perçus positivement</p> <p>Raisonnement déductif quant à la possibilité de camoufler en plaçant des rangées d'arbres en situation de promenade de la rue</p> <p>Sélection du regard en attirant notre attention sur la végétation</p>	<p>CEM – Adhésion à l'idée que tant que la preuve n'a pas été faite à propos de la sécurité (santé) de la proximité des lignes – on ne peut habiter près</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

07	<p>La présence d'une ligne affecte l'intégrité de la campagne/nature – la ligne est une pollution industrielle Ligne comme zone polluante – à limiter dans des zones où il n'y a pas d'activités humaines La présence des lignes et leur emplacement renvoie plus largement à un enjeu social – « c'est un débat de société » La dimension esthétique semble restreindre le jugement et l'argumentation autour des lignes Nuisance acceptée – il faut que ça passe – Présence normale et attendue – phénomène d'accoutumance - la présence des lignes est un état de fait – c'est comme ça se fait Possibilité d'un comportement égoïste face à l'implantation d'une ligne – enjeu individu / société Relation ligne / contexte : le contexte n'importe peu, une ligne c'est une ligne et sa présence dérange Une ligne n'est jamais jolie – sa discrétion est souhaitable pour se fondre dans l'environnement</p> <p>Une ligne s'inscrit en réseau dans le territoire Positionnement central du lieu d'habitation par rapport aux lignes de raccordements du poste à proximité de l'habitation et certaine fierté à cet égard Expression d'une connaissance assez précise du réseau électrique par l'énumération des postes et lignes par leur nom Références à des projets récents contestés comme Grondines Nuance l'importance de la problématique esthétique par rapport d'autres nécessités plus importantes de la vie en société : santé et éducation prioritaires Le but utilitaire « démocratique » vient nuancer l'appréciation Connaissance des études sur le sujet de la santé – certaine ambivalence – études connues sans toutefois les avoir consulté – très informé sur le sujet Mise en doute de la crédibilité des études du fait du financement par les compagnies d'électricité Raisons du projet importantes pour évaluer la pertinence Dépendance à l'électricité située par l'effet du manque Nuisance acceptée voire acceptable compte tenu du service rendu Pas de présence dérangeante sans que ce soit une œuvre d'art – on s'attend pas à ce que les pylônes soient une œuvre d'art Attitudes relativement neutres face aux équipements Effets physiques surtout associés à la tension très élevée comme le 735kV Considérations positives de l'espace de l'emprise à des fins récréatives - Aménagement de parc dans l'emprise pour espace communautaire dans une ville – participe à une ville en santé sauf pour les tensions à 735kV Encombrement visuel du paysage – maintenir une certaine discrétion Plus de lignes égale plus de fils – formation d'une toile d'araignée Le nombre important agace Évocation d'un sentiment de doute quant à sa perception – Proximité et habitation – les avantages de vivre près sont d'autant plus importants que le choix d'habiter là n'est pas équivoque – l'existence d'alternatives fait assumer davantage le choix d'habitation – avantages de terrain (potager et horticulture) – avantages déterminés aussi selon la tension Possibilité de cadrage des vues de sorte que les pylônes ne soient pas toujours visibles de l'habitation</p>	Projet de Grondines – proximité géographique du répondant
08	<p>Proximité et travail - Aspects pratiques évoqués comme le travail agricole sous les lignes – nuisance au travail malgré quelques améliorations des pylônes – passer en-dessous, entretien – ces améliorations ne sont pas associées à l'esthétique</p>	

	<p>Habitation et proximité – aménagement autour des pylônes permet un certain camouflage surtout à la base – difficulté à cacher en hauteur</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Avantage de terrain – l'existence d'alternatives dans le choix d'habitation ○ Activités mineures – potager, compost, espace gazonné ○ Activités récréatives dans une relative proximité – proche mais pas en-dessous des fils ○ N'attire pas trop l'attention <p>Présence nombreuse des lignes dans le territoire québécois</p> <p>Effets sur la santé – nuancés et relativisés par la présence nombreuse des lignes sur le territoire – « ils vont tous être malades »</p> <p>Bruit – effet déplaisant surtout en présence d'humidité et de pluie</p> <p>Présence d'un poste à proximité – bruit plus dérangeant que la ligne – coup de tonnerre</p> <p>Présence de végétations dans l'emprise –</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Émondage et entretien dans le respect des formes naturelles des arbres – dépréciation importante de l'effet de l'émondage qui rend rectiligne l'arbre – sentiment d'une perte ou d'une perversion de l'essence d'un arbre – l'arbre s'en trouve enlaidi ○ Végétation donne du cachet ○ Entretien et intervention – besoin d'une nature « contrôlée » - attitude paradoxale par rapport au respect des formes naturelles – ○ Présence de broussailles fait négligé – entretien ça fait « propre » - ○ Considérations du type de végétations selon les caractéristiques des arbres pour créer des bandes en retrait de la ligne venant bloquer la vue – regard plus expert (agronome) <p>Distinction entre les possibilités de cacher les pylônes et de cacher les fils – surtout envisager en terme de camouflage de la structure</p> <p>Connaissance des études au sujet des CEM surtout associées aux problèmes de santé chez les enfants – pas de point de vue personnel sur ce sujet outre une certaine relativisation par rapport aux dangers en général</p> <p>Expérience d'un passage d'une ligne sur son terrain – dans l'intérêt social et non individuel</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Compréhension de la notion d'utilité publique ○ Préséance des besoins de la collectivité sur les besoins individuels ○ Porte un jugement négatif à l'égard du phénomène « pas dans ma cour » <p>Équipement plus esthétique, en harmonie avec le paysage, considéré comme un plus-value</p> <p>Emprise déboisée et tranchée dans la forêt – exposition de la justification liée à l'entretien sous les lignes</p>	
09	<p>Habitation et proximité</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Le fait de voir seulement les fils de sa cour mais pas les pylônes est plus acceptable ○ Avantage de terrain ○ Zone d'intimité plus grande – éloignement des voisins <p>Solution idéale – l'enfouissement –</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Coût peu important considérant qu'il y a beaucoup de dépense inutiles dans l'institution ○ Renvoie à la perception globale d'Hydro-Québec et les dépenses des fonds publics <p>Diminution de la visibilité comme solution alternative à l'enfouissement</p> <p>Promenade de la ligne</p>	
10		

	<p>Structures légères souhaitables</p> <p>Référence à un projet contesté – Grondines / Hertel des Cantons</p> <ul style="list-style-type: none"> o Altération du paysage/décor (Hertel des Cantons) <p>Passage en cas de nécessité et d'utilité</p> <p>Implantation souhaitables éloignée des zones habitées, des autoroutes et des champs</p> <p>Rôle des intervenants pour trouver des solutions –</p> <ul style="list-style-type: none"> o Ingénieur – subdivision du transport près des grandes villes ??? o Jeunes générations d'architectes et consultants – possibilités de trouver des solutions ingénieuses <p>Crise du verglas comme événement référentiel</p> <p>Ambivalence face à l'enfouissement (idéal vs économique-pragmatique)</p> <ul style="list-style-type: none"> o qui demeure préférable mais doit reconnaître les coûts très importants de l'opération <p>Verglas comme événement référentiel</p> <p>Effets sur la santé :</p> <ul style="list-style-type: none"> o inquiétudes quand l'habitation est à proximité : cancer, leucémie, maladies du sang o demande si existence d'études sur le sujet o expérience relatée : rumeur – un homme habitant près qui est décédé de leucémie laissant croire que c'est dû à la présence des champs électromagnétiques o mauvaises énergies des champs électromagnétiques o croyance que l'effet est lié à la durée d'exposition – habiter de façon provisoire (chalet, location, etc.) c'est ok mais pas à long terme. <p>Limitation du nombre – sentiment qu'il y a une limite acceptable</p> <p>Besoin d'ordre</p> <p>Surcharge visuelle</p> <p>Bruit – constance du bruit bzzzzz – énervant</p> <p>Sécurité – ça peut tomber sur les maisons</p> <p>Habitation et proximité</p> <ul style="list-style-type: none"> o considération sur la présence de bruit dérangeante et du visuel o habiter près si on ne l'entend pas et si on ne la voit pas 	
11	<p>Habitation et proximité :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Avantages de terrain et d'espace : d'aménagements et d'appropriation de l'espace de l'emprise aux fins de diverses activités : grands jardins, cabanons plus grands o Désavantages de la vue sur les équipements o Avantages d'accès à l'emprise pour activités récréatives : motoneiges et motocross <p>Promenade sous les lignes – emprise comme chemin et accès à la nature</p> <p>Santé et CEM</p> <ul style="list-style-type: none"> o Incompréhension et doute face aux conclusions non probantes des nombreuses études sur les sujets des effets des CEM sur la santé o Doutes sur la valeur des conclusions 	

o Doutes sur la diffusion des conclusions – impression que l'on cache la vérité

Effets physiques sous les lignes

- o Impression d'être en relation (connecté) avec les fils, avec l'électricité
- o Craintes et peurs associés à ce picotement
- o Les effets physiques sont associés à la présence d'humidité

Bruit

- o Pas agréable, à éviter lors de promenade
- o Association avec la peur d'être connecté
- o Bruit et présence d'humidité

Nombre

- o Limitation du nombre – sentiment qu'il y a une limite acceptable

Ligne et présence d'habitation

- o Implantation sans présence d'habitation à proximité est plus acceptable

Obstruction de la vue

- o Du ciel : désir de voir le ciel obstrué
 - Un nombre important de câbles limite la vue du ciel – cache le ciel
 - Noir, ça fait noir – sentiment d'obstruction

Phénomène d'accoutumance visuelle possible mais pas sonore

La nécessité du transport d'énergie :

- o Le fait de manquer d'électricité rend plus tolérant face au visuel

Enfouissement

- o Problème de la réparation (infiltration d'eau, etc.)
- o Possibilités et limites techniques : problèmes particuliers de sols, etc.
- o Contact avec CEM à travers le sol (contact de l'électricité avec la terre) – questionnement sur le fait de marcher sur la ligne et exposition au CEM

- o Inquiétudes face à l'emprise et son utilisation potentielle : l'emprise sera-t-elle déboisée et sera-t-elle utilisable pour ces activités, pour l'accès à la nature (motoneige, motocross) ?

Événement référentiel : le verglas

- o Emphase sur la nécessité électrique d'aujourd'hui
- o Autres possibilités techniques à rechercher

Recherche d'explications techniques aux questionnements énoncés

- o Rapport aux coûts
- o Possibilités techniques – exemples concrets de lieux difficiles à creuser

Distorsion des ondes radios

Emprise déboisée

- o Chemin d'accès à la nature parce que c'est déboisé et accessible aux véhicules tout terrain
 - o Lieu de convergence des chemins de bûcherons
 - o Accès à différentes activités qui se passent en forêt (cueillette, chasse, pêche, cabane à sucre, etc.)
- o Espace de liberté

	<ul style="list-style-type: none"> o Lieu de fréquentation o Repères territoriaux en avion o Appréciation de la nature en association à l'accoutumance visuelle aux équipements mais pas sonore ; la présence de bruit est cependant ponctuelle (liée à l'humidité) <p>Solutions idéales difficiles à trouver : comment faire mieux</p> <ul style="list-style-type: none"> o Faire pire en implantant les lignes le long des routes o Faire mieux : pas de réponses 	
12	<p>Observation attentive des lignes</p> <ul style="list-style-type: none"> o Capacité de distinguer les composantes des équipements, des fonctions et distinctions des types de pylônes, les aspects techniques et raccords des câbles <p>Reconnaissance de l'utilité</p> <p>Utilisation des perceptions d'autrui pour appuyer son argumentaire sur l'implantation des lignes dans des contextes particuliers</p> <p>Implantation idéale : le long des routes en accompagnement des autres services publics – logique de regroupement (transport routier, transport d'électricité et distribution électrique et téléphonique)</p> <p>Altération de la campagne – déguiser un petit rang</p> <p>Consultation importante de la population</p> <p>Bruit</p> <ul style="list-style-type: none"> o Source de méfiance quant à la santé et la sécurité o Attire l'attention sur les lignes : quel est ce bruit ? o Source d'intrigues pour les enfants : pourquoi ce bruit ? o Association bruit et danger CEM – vache laitière <p>CEM</p> <ul style="list-style-type: none"> o Effets sur les animaux élevés en emprise : ex. de la production laitière <p>Univers d'interrogation de l'enfance</p> <ul style="list-style-type: none"> o Suscite des interrogations des enfants au sujet de l'identification de l'objet, de sa fonction et de son utilité publique, de sa forme, de la présence de bruit, etc. o « Bien qu'est-ce que c'est ça, à quoi ça sert, qu'est-ce que ça donne, c'est haut, c'est laid » o Les enfants amènent à se poser des questions autour des lignes et à les remarquer o Électricité associée aux centrales de la Baie-James o Intriguant <p>Événement référentiel : le verglas</p> <ul style="list-style-type: none"> o Souvenir des lignes tombées o Sentiment d'incrédulité : c'est incroyable o Lignes à l'intérieur du triangle <p>Effets sur la santé et CEM</p> <ul style="list-style-type: none"> o Flou – côté mystique – manque d'informations crédibles sur le sujet <p>Habitation et proximité</p> <ul style="list-style-type: none"> o Interrogation sur l'entretien de la ligne 	

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Interrogation sur la quiétude de l'environnement immédiat ○ Interrogation sur la distance de la ligne par rapport à l'habitation <p>Appréciation différenciée entre campagne et ville</p> <p>En ville et banlieue</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Grande densité ○ Utilité perçue comme plus grande ○ Attire moins l'attention <p>En campagne</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Plus dérangeante parce que l'utilité est éloignée ○ Intégrité de la nature <p>Ligne</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Transport = beaucoup d'électricité ○ Utilité ○ Horreur <p>Sentiment de ne pas avoir de pouvoir sur les décisions prises</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ S'en remettre à la bonne foi d'Hydro-Québec ○ Justifications techniques ○ Principes d'utilités <p>Tentatives d'explication rationnelle pour justifier la façon de faire actuelle</p> <p>Perversion de l'équipement sur le paysage</p> <p>Déguise l'environnement</p>	
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

Tableau-pylône - Qu'est-ce qu'un pylône – Analyse à partir du code définition et pylône ainsi que des réponses aux questions associées au pylône dans la section sans photo -

R	Description	Analogie utilisée pour décrire le pylône	Notes
01	<p>Tubulaire blanc pour traverser le fleuve – avec armatures</p> <p>Treillis – qui traverse les montagnes</p> <p>Distinction tubulaire blanc et treillis articulée selon les lieux traversés</p> <p>De couleur métallique</p> <p>De forme conique jusqu'au milieu et qui s'évase vers le haut</p> <p>En haut, dans les deux types – présence de latérales pour supporter les câbles</p> <p>De grande dimension, de grande taille</p> <p>Implantés en grand nombre – présence en série et en plusieurs lignes sur une même emprise</p> <p>En relation au paysage</p> <p>Une série qui a un début et une fin</p> <p>Issu d'une conception humaine intentionnelle</p>	<p>Tubulaire –échalote (forme)</p> <p>Treillis – éléphants (échelle)</p>	<p>Notion d'échelle – grand, grand</p> <p>Division du corps du pylône en son centre – haut / base</p> <p>Base de forme conique</p> <p>Haut – évaseement et présence de latérales pour support des câbles</p> <p>Distinction du type de pylône selon le milieu traversée –</p> <p>Relation dépréciative au paysage – massacre du paysage en relation à une activité près des lignes</p> <p>Rapport à la conception : « c'est mal foutu » - rapport à l'intentionnalité</p>
02	<p>Structure en fer</p> <p>Effondrée au verglas –</p> <p>Présence au bord de l'autoroute et de la forêt</p> <p>Utilitaire parce que ça amène l'électricité</p>		<p>Association à des milieux « typiques » d'implantation : autoroute et forêt</p> <p>Événement référentiel – transforme le regard sur l'objet – omniprésence de l'image du pylône effondré</p> <p>Analogie anthropomorphique – lecture anthropomorphique</p> <p>Division du corps du pylône en son centre (jupe) – haut / base</p>
03	<p>La forme d'un petit bonhomme en jupe</p> <p>De couleur argent</p> <p>En métal</p> <p>En groupe</p>	<p>Un petit bonhomme en jupe (forme)</p> <p>Une cheminée pour le pylône d'angle (avec photo) (forme)</p> <p>Poteau (forme)</p>	<p>Fait partie de l'univers quotidien – présence attendue</p>
04	<p>Un poteau pour tenir les fils</p> <p>Tubulaire - Référence à l'univers quotidien – celui qui se trouve sur son terrain</p>		

05	<p>Utilitaire</p> <p>Distinction tubulaire et treillis</p> <p>Tubulaire - Référence à l'univers quotidien – celui qui se trouve sur son terrain</p> <p>Structures métalliques</p> <p>Tubulaire se différencie d'une structure métallique</p> <p>Un pylône est un pylône –</p>		<p>Fait partie de l'univers quotidien (tubulaire) articulé en comparaison avec le treillis classique</p> <p>Un pylône est auto-référentiel</p> <p>Conjugué description et appréciation - notion du regard agréable sur l'objet –</p> <p>Omniprésence et oubli exprimés dans un continuum temporel – phénomène d'accoutumance avec le temps</p> <p>Expression de l'impossibilité de l'améliorer esthétiquement – de l'enjoiver – état de fait esthétique</p> <p>Division du corps du pylône en deux – haut / base</p>
06	<p>Structure métallique de tubes métalliques ou une structure tubulaire à base élargie qui sert à supporter les fils à haute tension</p> <p>Structure avec entrecroisement de barres de métal qui forme une tour</p> <p>Base plus grande que le haut</p>	<p>Tour (forme et échelle)</p>	<p>Lecture anthropomorphique</p> <p>Lecture architecturale</p>
07	<p>Tour en acier qui sert à supporter des lignes de transmission, des lignes de transport d'électricité</p> <p>Structure d'acier très ajourée</p> <p>De différentes formes</p> <p>Homme les bras ouverts</p>	<p>Homme les bras ouverts avec les lignes accrochées au bout des doigts (forme)</p>	<p>Lecture anthropomorphique</p> <p>Conjugué description et appréciation – « pas très jolie en soi » - « mais on peut pas dire qu'en soi, ce soit un élément de beauté »</p>
08	<p>Treillis – celui qui se trouve sur son terrain (treillis en X)</p> <p>Infrastructure de métal grise à quatre pattes implantée pour très longtemps voir pour toujours (« quasi en demeure là ») un peu partout sur le territoire (« paysage ») québécois</p> <p>Un genre de gros mécano comme dans l'enfance</p> <p>Espace libéré à la base permettant de passer en-dessous de la structure pour effectuer des activités agricoles (tracteurs)</p>	<p>Un gros mécano</p>	<p>Fait partie de l'univers quotidien</p> <p>Implantation permanente : permanence</p> <p>Aspect structurel et constructif – mécano</p> <p>Univers de l'enfance et du jeu de construction</p> <p>Relation au paysage : en terme de présence dans le territoire</p>

	<p>De dimension variable</p> <p>Relation au paysage</p> <p>Référence à l'univers quotidien – celui qui se trouve à proximité de son terrain</p> <p>En série</p> <p>Relation au paysage</p> <p>Tubulaire – forme ronde</p> <p>Nouveau pylône</p> <p>Trellis – tour</p> <p>De grande dimension</p>	<p>Tour</p>	<p>Fait partie de l'univers quotidien (treillis) articulé en comparaison avec le tubulaire (nouveau) installé récemment à Québec</p> <p>Incapacité de décrire l'objet autrement qu'en référant à l'objet réel – celui qui se trouve à proximité de sa cour</p> <p>Confusion entre description et appréciation</p> <p>Relation dépréciative au paysage – déguisement (pervertissement) du paysage</p> <p>Lecture architecturale de l'objet pylône</p> <p>Évocation du souterrain –</p>
<p>10</p>	<p>Référence à l'électricité</p> <p>De grande dimension</p> <p>Solide afin de tenir les gros fils</p> <p>Une colonne évasée à la base</p> <p>Permet le raccordement des fils qui se suivent</p> <p>Fait de métal, peut-être en acier</p> <p>De couleur grise acier.</p> <p>Possibilité de s'effondrer, de tomber en cas de catastrophe (verglas)</p> <p>Permet l'exportation d'électricité en-dehors du territoire québécois – richesse économique</p>	<p>Colonne</p>	<p>Renvoie à l'image de la compagnie et à ses pratiques</p> <p>Référence au service rendu : l'électricité</p> <p>Événement référentiel – transforme le regard sur l'objet – omniprésence de l'image du pylône effondré</p> <p>Lecture architecturale</p> <p>Lecture fonctionnelle – service rendu</p> <p>Lecture économique</p>

11	<p>De même forme sauf à partir du verglas</p> <p>Poteau en métal à quatre supports (pattes)</p> <p>Vide en-dessous</p> <p>De grande dimension : immense, grosse structure, impressionnante</p> <p>Structure</p>	Poteau	<p>Événement référentiel – amène une variation de formes ?</p> <p>Phénomène d'accoutumance avec le temps – en relation avec une activité sous les lignes</p>
12	<p>En série</p> <p>De forme longitudinale</p> <p>Tour avec les porcelaines au bout</p> <p>Ancrage solide de la structure</p> <p>De grande dimension</p> <p>Présence de pattes</p> <p>Possibilité d'être coloré rouge</p>	<p>Troupeau</p> <p>Parc de pylônes</p> <p>Bonhomme avec des bras</p> <p>Tour</p>	<p>Événement référentiel : verglas – triangle noir</p> <p>Difficulté à décrire – référence à une ligne existante, à une expérience</p> <p>Lecture anthropomorphique</p> <p>Lecture architecturale</p>

Fiches Mémos _ janvier 2006_ Le phénomène esthétique

Processus appréciatif

L'appréciation

Expressivité appréciative (voir Nohl, expérience)

Ambivalence esthétique

Articulation appréciative à caractère ambigu, équivoque voir même contradictoire.

Influence temporelle

- Assimilation graduelle d'une compréhension du phénomène permettant l'articulation plus nuancée de l'appréciation
 - o exemple par l'ajout de modèles formels, culturels dans le registre référentiel
- Le contexte physique en continuel changement

Influence situationnelle : les contextes physique et psychologique modulent l'appréciation et peuvent la faire changer

- fait changer/ nuancer d'opinion en regard de l'objet
 - o selon le contexte d'implantation
 - o selon ses propres dispositions
 - o selon les activités associées

Influence sociale : questionnement introduit par le point de vue différent d'autrui (voir *Entre les lignes*)

- Pression sociale subie sur le fait d'habiter près d'une ligne occasionne un questionnement sur son propre choix
 - o Perception du danger sur la santé par les autres-
 - o Questionnement sur l'effet physique ressenti
 - o Questionnement sur l'effet de l'accoutumance visuelle

Influence informationnelle

- Études CEM

Degré de sollicitude attentionnelle

- o Accoutumance esthétique
 - o Voir R01 – ex. Tour Eiffel – phénomène d'appropriation culturelle de nouveaux modèles
 - o Voir R11 – avec l'habitude, l'appréciation change. Ce qui semble nouveau actuellement ou qui constitue une amélioration sera peut-être réévalué négativement avec le temps.
 - Ex. tubulaires
 - Ex. éoliennes – passage de l'intrigant et de l'impressionnant à laid

Indifférence esthétique

- o Expression d'aucune préférence particulière

Limites des ressources justificatrices

- Incapacité d'exprimer clairement les fondements de l'appréciation –
 - o « n'aime pas mais ne sait pas pourquoi »

Tentative justificatrice

Expression d'hypothèse expliquant la situation donnant ainsi une certaine emprise sur la compréhension du phénomène

État de fait esthétique

Incapacité d'imaginer une solution alternative -

Gène / malaise esthétique

Incapacité ou difficulté à décrire et qualifier –

- Par la difficulté à se représenter mentalement la situation réelle
 - Besoin d'un ancrage dans le réel - de référer à l'objet réel en le montrant
- Par l'écart que représente la situation d'appréciation au modèle attendu et connu
 - Prévalence de l'étonnement et de la surprise – c'est trop nouveau, trop futuriste, trop en avance

Unicité de l'expérience

Sentiment d'une expérience strictement personnelle et unique - Voir / ressentir ce que quelqu'un d'autre ne verra / ressentira pas – caractère personnel -

Doute face au partage de l'expérience

- *peut-être pas pareil pour tout le monde*
- *sollicitation d'un partage probable – besoin d'une certaine approbation, ou d'un certain consensus (intersubjectivité - Kant)*

Discordance esthétique

Accord difficile entre deux éléments perçus distinctivement sur plusieurs plans (symbolique, formel, sensible, etc.)

- *Accroc - Conjugaison d'une dépréciation et d'une attention – « Accrocher l'œil »*

Banalisation esthétique

Disparition (occultation) perceptive de l'équipement (présence occultée)

- *Effet de l'habitude – accoutumance visuelle*
- *Occultation de la présence de l'équipement (intrus) – faire fi*
 - *Réformation du paysage par occultation*

Nuisance acceptée « un mal nécessaire »

Distinction entre les similarités et les dissemblances observées

- *Utilisation de superlatif – plus que – moins que –*
- *Logique du « moins pire » - en ce qui concerne l'équipement -*

Préséance perceptive sur la réalité

Voir Entre les lignes –

Surévaluation du nombre

Nécessité d'une contextualisation de l'objet pour accomplir l'acte appréciatif

- *Un pylône n'a de sens que dans son contexte d'implantation – un pylône seul, ça n'existe pas.*
- *Impossibilité d'abstraire l'appréciation sur l'objet sans sa mise en contexte environnementale*

Discrimination appréciative

- Décomposition en éléments distincts
- Qualités des éléments contribuent à l'appréciation de l'ensemble
- Harmonie et ordonnancement / ordre – organisation / propre

Caractère intégratif de l'expérience esthétique – (voir dissonance cognitive)

– une distinction entre la beauté formelle comme objectif en soi et son importance relative dans l'appréciation globale de l'équipement sont l'expression d'un conflit de valeurs qui tend à prioriser certains enjeux significatifs pour les individus disqualifiant souvent la pertinence de l'appréciation formelle de l'équipement. Ainsi l'introduction des dimensions de différentes natures est souvent partie prenante de la modulation de l'appréciation esthétique.

- Dissociation difficile des considérations strictes de beauté formelle et des considérations sur la santé et la sécurité, les enjeux politiques, l'utilité du service rendu par l'équipement, l'implication personnelle dans un projet, etc.
 - Nécessité d'un effort d'abstraction des autres aspects pour rendre une évaluation strictement formelle
- Distinction entre une catégorisation/qualification subjective / objective – Beau objectif et beau subjectif et personnel – voir Leddy – distinction Kant beau et agréable
 - Beau subjectif - en rapport avec le sens de l'objet dans son contexte à la fois physique, psychologique, politique et symbolique
 - Beau objectif – qualités formelles et artistiques statuées en regard des modèles esthétiques historiques, culturels et sociaux dominants
 - Appréciation sociale progressive/évolutive – ex. tour Eiffel
 - Distanciation historique – intégration sociale de l'objet
 - Changement paradigmatique sur le plan des modèles – ex. valorisation environnementale amène de nouveaux modèles paysagers
 - Informations techniques et fonctionnelles modulant l'appréciation
 - Recherche d'une compréhension globale par des questionnements récurrents sur la fonctionnalité, les contraintes techniques, les matériaux, la solidité et l'efficacité de l'équipement en regard de sa forme et matérialité
 - Nuisance acceptable
 - Expression d'un rapport d'équité entre le service rendu par l'équipement, son utilité publique, et les effets négatifs de la présence des équipements dans le territoire
 - « un mal nécessaire »

Sollicitude attentionnelle

Cohérence esthétique

- Homogénéité de la ligne
- Harmonie forme / fonction???

Repérage

Attraction vers des éléments dynamiques, en mouvement (voir psychologie de la perception)

Vivacité

Mouvement – emphase sur la dimension dynamique du paysage

Appréhension symbolique

Imaginaire

Référence anthropomorphique

Référence naturaliste – une forêt de pylône

Référence à l'imaginaire de l'enfance – jeu de mécano, une grosse bonne femme en jupe

Réminiscence

– souvenir vague, imprécis où domine la tonalité affective (Fenner)

— Imaginaire/souvenirs de l'enfance – mécano

— Pouvoir évocateur

Tentative de raisonnement technique

— Estimation du temps de montage selon la matérialité de l'équipement

Fonctionnalisme

Suffisance de la pertinence de la fonction

Dépassement de l'utilitaire

Limites des compétences pour juger des aspects techniques

Éléments importants

Bien-être

Propriétés

« clean »

Distinction entre utilité et agrément

Continuité de l'expérience Unicité de l'expérience	Expérience vécue Expérience vécue	Voir Dewey et Berleant Sentiment d'une expérience strictement personnelle et unique - Voir / ressentir ce que quelqu'un d'autre ne verra / ressentira pas – caractère personnel et éphémère de l'expérience (Saito)
	Concept central : Implication (Concept de Engagement de Berleant – s'inspirant du principe de continuité de l'expérience de Dewey)	Nature/quotidien/environnement Univers sensible (polysensoriel) Emphase sur le familier, l'ordinaire, la proximité Caractère d'impermanence Activité et réflexivité impliquant des dimensions somatiques et cognitives (corps/esprit) (Kupfer) Interaction active avec l'environnement (Rantalla) Attention active – en interrelation et continuité de la vie (Dewey) Participation – contextualisation physique, psychologique, morale et pratique Généralités contextuelles ou communautés esthétiques
Appréciation esthétique , activité découlant d'une expérience esthétique : Objet d'étude – appréciation esthétique des équipements découlant de l'expérience esthétique du paysage Dimensions transversales de l'appréciation : Formelle Sensible (sensation / affectivité, émotions) Symbolique	Influence temporelle Influence situationnelle Influence sociale et culturelle Influence informationnelle Influence politique Influence pratique (activités) Influence personnelle (dispositions psychologiques, physiologiques, préférences, histoire personnelle, expériences antérieures, connaissances)	
Éléments d'interprétation et de discussion -	Équipement – esthétique du « moins pire » À l'interface – esthétique de la disparition Disparition souhaitée de l'équipement – volonté de ne pas voir l'équipement Disparition vécue du paysage – perte du paysage par le passage d'une ligne Paysage – esthétique pastorale Emphase sur sa dimension naturelle idéalisée, bucolique et rustique Discussion - De l'esthétique du « bel objet » à l'esthétique du quotidien – nouvelles perspectives de projets	

<p>Activité intégrative traversée par des influences multidimensionnelles</p>	<p>Catégorisation</p>	<p>Nuance appréciative</p>	<p>Catégories-clé :</p>	<p>Définition</p>
	<p>Tension / ambivalence suscitée par une confrontation de valeurs de nature différente</p>	<p>– une distinction entre la beauté formelle comme objectif en soi et son importance relative dans l'appréciation globale de l'équipement sont l'expression d'un conflit de valeurs qui tend à prioriser certains enjeux significatifs pour les individus disqualifiant souvent la pertinence de l'appréciation formelle de l'équipement. Ainsi l'introduction des dimensions de différentes natures est souvent partie prenante de la modulation de l'appréciation esthétique.</p> <p>Dissoiation difficile des considérations strictes de beauté formelle et des considérations sur la santé et la sécurité, les enjeux politiques, l'utilité du service rendu par l'équipement, l'implication personnelle dans un projet, etc.</p>	<p>Nécessité d'un effort d'abstraction des autres aspects pour rendre une évaluation strictement formelle</p> <p>Distinction entre une catégorisation/qualification subjective / objective – Beau objectif et beau subjectif et personnel – voir Leddy – distinction Kant beau et agréable</p> <p>Beau subjectif - en rapport avec le sens de l'objet dans son contexte à la fois physique, psychologique, politique et symbolique</p> <p>Beau objectif – qualités formelles et artistiques statuées en regard des modèles esthétiques historiques, culturels et sociaux dominants</p> <p>Appréciation sociale progressive/évolutive – ex. tour Eiffel</p> <p>: distanciation historique permet une certaine intégration sociale de l'objet, l'inverse est aussi vrai, particulièrement dans le cas des équipements de transport d'énergie qui sont passés de symbole du génie québécois (voir histoire chap.1). élément de fierté à élément perturbateur du paysage.</p> <p>Changement paradigmatique sur le plan des modèles – ex. valorisation environnementale amène de nouveaux modèles paysagers</p> <p>Informations techniques et fonctionnelles modulant l'appréciation</p> <p>Recherche d'une compréhension globale par des questionnements récurrents sur la fonctionnalité, les contraintes techniques, les matériaux, la solidité et l'efficacité de l'équipement en regard de sa forme et matérialité</p> <p>Nuisance acceptable</p> <p>Expression d'un rapport d'équité entre le service rendu par l'équipement, son utilité publique, et les effets négatifs de la présence des équipements dans le territoire « un mal nécessaire »</p>	<p>Non-distinction fonctionnelle entre les différents types d'équipements électriques dans le territoire : Un pylône réfère plus généralement au monde de l'électricité et sa distinction par rapport aux « poteaux électriques » de distribution n'est qu'accessoire.</p>
	<p>Généralisations symboliques</p>	<p>Référence à ce qu'évoque globalement un regroupement d'un certains nombres d'éléments</p>		

			<p>Conséquences :</p> <p>La distribution électrique est plus souvent indifférenciée du transport</p> <p>Un pylône frère plus largement à Hydro-Québec et au monde de l'électricité (enquête + documents de presse)</p> <p>Lecture combinée avec les autres éléments du territoire – l'univers des poteaux</p> <p>Dimension emblématique de la présence des lignes dans le territoire québécois – un paysage typiquement québécois – (Enquête, BAPE)</p>
	Sentiment de compatibilité / d'incompatibilité	Accord qualifié entre deux éléments perçus distinctivement sur plusieurs plans (symbolique, formel, sensible, etc.)	Notion d'intégration – harmonie : organisation, ordre, respect, propriété
	Justification fonctionnelle et utilitariste – fonctionnalisme		Équipement – nuisance acceptée
	Références aux expériences vécues et aux souvenirs		Paysage – présence d'éléments valorisés par leur fonction et utilité
	Vacillement perceptif événementiel	Possibilité d'un événement de grande envergure de transformer profondément la symbolique associée à l'appréciation	<p>La crise du verglas provoque un changement de perception de l'équipement et du besoin en électricité de la société contemporaine :</p> <ul style="list-style-type: none"> - réactualisation de la nécessité électrique contemporaine - fragilisation de l'image de solidité et de fiabilité de l'équipement
Activité d'expression	Dans l'ambivalence	<p>Articulation appréciative à caractère ambigu, équivoque voir même contradictoire provoquée par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - par la mise en doute de son propre jugement au profit de l'argumentaire d'un autre individu ou d'un groupe (expert, promoteur, influence sociale) - par la considération de données (informations, faits, expériences) supplémentaires 	

	Dans l'indifférence	Expression d'aucune préférence, d'aucune appréciation particulière, d'une certaine neutralité.	
	Avec certains embarras, malaises ou gênes	<p>Incapacité ou difficulté à décrire et qualifier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Par la difficulté à se représenter mentalement la situation réelle. Besoin d'un ancrage dans le réel - de référer à l'objet réel en le montrant - Par l'écart que représente la situation d'appréciation au modèle attendu et connu : Prévalence de l'étonnement et de la surprise - c'est trop nouveau, trop futuriste, trop en avance - Par les limites des ressources justificatrices <p>Incapacité d'exprimer clairement les fondements de l'appréciation - « n'aime pas mais ne sait pas pourquoi »</p> <ul style="list-style-type: none"> - Par un état de fait : Incapacité de concevoir une solution alternative : par épuisement des référents ou par épuisement d'imagination - Par la relativisation : Remise en question de la valeur de l'appréciation personnelle - peut-être pas pareil pour tout le monde - sollicitation d'un partage probable - besoin d'une certaine approbation, ou d'un certain consensus (intersubjectivité - Kant) 	
	Tentative explicative	<p>Expression d'hypothèses expliquant la situation appréciée donnant ainsi une certaine emprise sur la compréhension du phénomène par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'assimilation de l'argumentaire d'un autre individu ou d'un groupe (expert, promoteur, 	

Catégorisation		Catégories-clé :		Définition	
				influence sociale)	
	Appropriation identitaire des choix			Personnalisation de l'appréciation pour marquer sa préférence, caractère identitaire de l'appréciation	
Activité d'attention	Sollicitude attentionnelle			Pouvoir d'attraction d'un élément de l'ensemble - par contraste - par intérêt	Équipement – pylône en tant qu'équipement industriel dans la nature – « accrocher l'œil » Végétal – en tant que présence souhaitable ou espérée
	Impression prégnante dominante la réalité			Présence abondante sur un plan national : Sentiment du beaucoup, du trop Suresstimation du nombre : sentiment de beaucoup plus que la réalité particulièrement présent lorsque deux lignes treillis se côtoient (exemple extrême : l'autoroute 30 avec trois lignes parallèles donnant l'impression d'une « forêt de pylônes »)	
	Suppression perceptive d'un élément indésirable			Par familiarité Par accoutumance Par occultation – réhabilitation du paysage	
Activité d'imagination	Sollicitation imaginative				
	Difficile effort d'abstraction			Difficulté de projeter autrement la situation telle que montrée que ce soit spatialement, matériellement, ou autres. Nécessité d'une contextualisation spatiale – caractère situé	
Activité de discrimination	Discrimination des éléments de l'ensemble			Décomposition de l'ensemble en éléments distincts en les qualifiant selon leurs propres registres	
	Dans un rapport référentiel connu – modèle attendu, connu			De nature idéaliste (Idéal) De nature archétypale ou attendu De nature artistique (courant, histoire de l'art)	
	De la qualification			Par l'utilisation de superlatifs Propriétés de l'harmonie du quotidien : Face au paysage – Propreté, désorganisation contrôlée, sentiment d'ordre, organicité,	

Fiche Mémos _ mai 2006_ Le phénomène esthétique

Saisie sensible

Banalisation esthétique

Disparition (occultation) perceptive de l'équipement (présence occultée)

- Effet de l'habitude – accoutumance visuelle
- Occultation de la présence de l'équipement (intrus) – faire fi
 - Réformation du paysage par occultation

Ambivalence esthétique

Incapacité à qualifier l'objet – certaine neutralité – insensibilité face à l'objet ou environnement

Modulation du discours en fonction des perceptions d'autrui – suppose une certaine ambivalence

- Perception sociale subie sur le fait d'habiter près d'une ligne
- Perception du danger sur la santé –
- Questionnement sur l'effet physique ressenti
- Questionnement sur l'effet de l'accoutumance visuelle

État de fait esthétique

Incapacité d'imaginer une solution alternative -

Gène / malaise esthétique

Incapacité ou difficulté à décrire et qualifier –

Besoin d'un ancrage dans le réel - de référer à l'objet réel en le montrant

Unicité de l'expérience

Sentiment d'une expérience strictement personnelle et unique - Voir / ressentir ce que quelqu'un d'autre ne verra / ressentira pas – caractère personnel -

Doute face au partage de l'expérience

- *peut-être pas pareil pour tout le monde*
- *sollicitation d'un partage probable – besoin d'une certaine approbation, ou d'un certain consensus (intersubjectivité - Kant)*

Réminiscence

- souvenir vague, imprécis où domine la tonalité affective (Fenner)

- Imaginaire/souvenirs de l'enfance – mécano
- Pouvoir évocateur

Préséance de l'impression visuelle sur la perception de la réalité

Conjugaison d'une dépréciation et d'une attention – « Accrocher l'œil »

Acte évaluatif comparatif

Utilisation de superlatif – plus que – moins que –

Logique du « moins pire » - en ce qui concerne l'objet -

Nécessité d'une contextualisation de l'objet pour accomplir l'acte appréciatif

- Un pylône n'a de sens que dans son contexte d'implantation – un pylône seul, ça n'existe pas.
- Impossibilité d'abstraire l'appréciation sur l'objet sans sa mise en contexte environnementale

Valeur sociale

Appréciation sociale progressive/évolutive – ex. tour Eiffel

Distanciation historique – intégration sociale de l'objet

Changement paradigmatique sur le plan des modèles – ex. valorisation environnementale amène de nouveaux modèles paysagers

Distinction entre une catégorisation/qualification subjective / objective – Beau objectif et beau subjectif et personnel – voir Leddy – distinction Kant beau et agréable

- Beau subjectif - en rapport avec le sens de l'objet dans son contexte
- Beau objectif – qualités formelles



1900-1901