

Université de Montréal

# Capter les significations paysagères d'un territoire d'infrastructures

par :  
Emile Maheu Forest

Faculté de l'aménagement

Mémoire présenté à la Faculté de l'aménagement  
en vue de l'obtention du grade de Maître en sciences appliquées (M. Sc. A.) en  
aménagement, option aménagement

Avril 2018

© Emile Forest, 2018





Université de Montréal  
Faculté des études supérieures et postdoctorales

Ce mémoire intitulé :

Capter les significations paysagères d'un territoire d'infrastructures

Présenté par :  
Emile Maheu Forest

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Juan Torres, président-rapporteur  
Sylvain Paquette, directeur de recherche  
GianPiero Moretti, membre du jury



# RÉSUMÉ

Lors de la traversée des métropoles contemporaines, il est difficile de déchiffrer les paysages qui défilent devant nos yeux. Un spectacle autoroutier mettant en scène la technique et les infrastructures d'une ville suréquipée. Devant ces étranges paysages et l'expérience qu'ils proposent, bien des observateurs les désignent alors comme non-lieux, soit comme un espace qui est à bien des égards anonyme. S'appuyant sur ces enjeux, différents projets aménagistes se déploient pour inventer de nouvelles expériences de ces territoires d'infrastructures, notamment en misant sur des principes écologiques. Toutefois, malgré les contributions théoriques comme les solutions d'«experts», il est difficile de saisir comment ces espaces techniques sont réellement vécus.

Dans le contexte d'une urbanisation maintenant planétaire où les infrastructures et les territoires qu'elles organisent s'imposent comme des éléments déterminants des métropoles, il semble alors nécessaire de mobiliser le point de vue de citoyen et usager pour aborder les infrastructures non seulement comme un espace technique, mais aussi social.

Pour ce faire, le présent mémoire s'est inspiré des méthodes de la mobilité, des approches ethnographiques ainsi que de la recherche visuelle pour proposer une approche de caractérisation des paysages en mouvement. La méthode des parcours commentés a été utilisée pour stimuler le discours des dix participants lors de traversées dans le secteur reliant l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal. Une caméra numérique tout-en-un a été employée comme outil de capture du contexte sociospatial des propos recueillis. Cette stratégie a permis d'interroger l'expérience des participants et révéler les significations sociales et culturelles envers les paysages parcourus. Les résultats de la recherche ont permis d'aborder le territoire d'infrastructures selon de multiples dimensions, qu'il s'agisse d'expériences vécues, de processus urbains, de lieux spécifiques et reconnus ou encore d'aspects plus subjectifs de l'expérience comme les ambiances urbaines. Ce riche portrait a alors révélé certaines tendances. Par exemple, il apparaît que les différents développements urbains, à l'échelle du vaste projet comme celle des transformations plus subtiles des quartiers, marquent l'expérience actuelle des individus rencontrés. De plus, l'ensemble des significations paysagères portées par ces derniers ont contribué à réinvestir les territoires d'infrastructures non plus comme des espaces strictement techniques, mais bien comme de réels espaces publics. Sur le plan méthodologique, la spontanéité d'une approche en mouvement a révélé des aspects uniques des paysages. Entre autres, par delà la reconnaissance du caractère consacré de certains lieux, la présente recherche a soulevé des discours porteurs de préoccupations et aspirations en émergence. Finalement, cette mise en récit de l'espace par les savoirs locaux semble essentielle afin de nourrir une réflexion critique envers le devenir de l'espace urbain marqué par la technique, les technologies et les infrastructures.

**Mots clés :** paysage; territoires d'infrastructures; espace social; méthodes de la mobilité; recherche visuelle; ethnographie; planification et design de l'environnement.



# ABSTRACT

During our journey across our contemporary metropolis, it's hard to decipher the landscapes that unravelled before our eyes. The multiple highways become viewpoints from which an over-equipped city showcase its technical and infrastructural *prouesse*. Those strange and vast landscapes occupied by technical installations are often designated as -non-places, i.e. places that are neither relational nor concerned with identity in their relationship to the human experience. With this problematic in mind, infrastructure areas are currently at the core of major redevelopment projects underway in numerous large cities. These projects often have the same idea: enhance these underused spaces and design a new part of the city that is based on ecological principles and able to reinvigorate the experience of its citizens. However, little is known about the real and broad influence of infrastructure areas on urban experience and life.

In the context of planetary urbanization, where the infrastructures that serve to support urban networks (e.g. transportation, energy, communication) have become the most determinant object of the contemporary metropolis, there's an urge to consider those infrastructure territories not only as spaces that serve technical purposes, but also as social spaces that contribute to the urban imagination. This is the main purpose of this research.

The study area concerned by the research is the highway gateway corridor between Montreal - Trudeau Airport and downtown Montreal. Given the importance of this highway corridor and the fact that its various infrastructures currently require redevelopment, citizen concerns and aspirations for this area need to be taken into consideration. For that purpose, a methodological framework situated at the intersection of ethnographic approaches, visual studies and mobility methods was applied in the interest of investigating infrastructure areas as moving landscapes. More specifically, go-alongs were carried out to gain access to the views of the highway corridor users. The routes experienced by ten participants were documented with a digital camera and their content was subject to an innovative analysis of both the discourse and the video. Through this narrativization of the urban space, the notions shared by the participants made it possible to draw a radically new portrait of the highway corridor as a social space that is experienced and loaded with symbolism. In that sense, the results of this research have made it possible to approach infrastructure territories according to multiple dimensions, whether they are lived experiences, urban processes, specific and recognized places or even more subjective aspects of their experience such as urban ambience. Methodologically, the strategy which utilized the spontaneity of a moving approach, seemed to grant access to unique and unprompted discourses about the urban landscapes that were travelled through. Finally, this investigation of the urban space based on local knowledge and movement seems essential to contribute to a critical reflection on the future of the urban space marked by technology, technologies and infrastructures.

**Key words :** landscape; infrastructure territories; social space; mobile methods; visual research; ethnography; environmental planning and design.

# TABLE DES MATIÈRES

|   |           |
|---|-----------|
| <i>Résumé</i> .....   | v         |
| <i>Abstract</i> .....   | vii       |
| <i>Liste des tableaux</i> .....   | x         |
| <i>Liste des figures</i> .....  | xi        |
| <i>Remerciement</i> .....   | xix       |
| <br>  |           |
| <b>Introduction</b> .....   | <b>1</b>  |
| <b>Chapitre 1 : problématique de recherche</b> .....                          | <b>6</b>  |
| 1.1 Enjeux : Aménagement et conception des territoires d'infrastructures..... | 10        |
| 1.1.1 Imaginaire et vocabulaire de la ville contemporaine.....                | 10        |
| 1.1.2 De la ville post-industrielle aux territoires d'infrastructures.....    | 16        |
| 1.1.3 L'expérience des infrastructures ou la ville des cyborgs.....           | 23        |
| 1.1.4 Infrastructures en projet: l'exemple du Landscape Urbanism.....         | 28        |
| 1.2 Concept de paysage.....   | 32        |
| 1.2.1 Pour une qualification sociale et culturelle des territoires.....       | 33        |
| 1.2.1.1 Paysages ordinaires.....  | 35        |
| 1.2.1.2 Significations paysagères.....  | 37        |
| 1.2.2 Paysage, mouvement et nouvelles mobilités.....                          | 40        |
| 1.2.3 Le paysage est un outil.....  | 43        |
| 1.3 Terrain d'expérimentation.....  | 46        |
| 1.4 Notions clés et questionnements de recherche.....                         | 51        |
| <br>  |           |
| <b>Chapitre 2 : Démarche méthodologique</b> .....                             | <b>54</b> |
| 2.1 Approches méthodologiques.....  | 58        |
| 2.1.1 Méthodes de la mobilité.....  | 58        |
| 2.1.1.1 Parcours commentés .....  | 58        |
| 2.1.2 Multimédia : outil de recherche.....                                    | 59        |
| 2.2 Méthode de collecte de données.....                                       | 62        |
| 2.2.1 Recrutement et profils des participants.....                            | 62        |
| 2.2.2 Modalités de réalisation des parcours commentés.....                    | 66        |
| 2.3 Stratégies d'analyse.....   | 69        |

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Chapitre 3 : Résultats.....</b>  | <b>78</b>      |
| 3.1 Thèmes liés aux significations paysagères.....  | 82             |
| 3.1.1 Thèmes récurrents : projet urbain, transformations urbaines, cadre de vie et nature ..... | 90             |
| 3.1.1.1 Projet urbain et transformations urbaines.....  | 92             |
| 3.1.1.2 Cadre de vie.....   | 96             |
| 3.1.1.3 Nature.....   | 98             |
| 3.2 Interactions paysagères.....  | 102            |
| 3.2.1 Constats généraux.....  | 102            |
| 3.2.2 Deux interactions détaillées.....   | 108            |
| <br><b>Chapitre 4 : Discussion.....</b>   | <br><b>112</b> |
| 4.1 Capter les paysages en mouvement.....   | 116            |
| 4.1.1 Spontanéité perceptive et expérience en mouvement.....                                    | 117            |
| 4.1.2 Les discours des paysages en mouvement.....   | 121            |
| 4.1.2.1 Significations paysagères émergentes.....   | 122            |
| 4.1.2.2 Temporalités des paysages urbains.....  | 125            |
| 4.2 Réinvestir les territoires d'infrastructures.....   | 126            |
| 4.2.1 Infrastructures et espace public.....   | 136            |
| 4.3 Paysages et projet de conception territorial.....   | 140            |
| 4.4 Limites de l'étude.....   | 144            |
| 4.5 Pistes de recherche.....  | 145            |
| <br><b>Conclusion .....</b>   | <br><b>147</b> |
| <br><i>Bibliographie .....</i>  | <br><i>150</i> |
| <i>Annexes.....</i>   | <i>164</i>     |
| <i>Annexe 1 : message de sollicitation Facebook.....</i>  | <i>166</i>     |
| <i>Annexe 2 : formulaire de consentement.....</i>   | <i>168</i>     |
| <i>Annexe 3 : Guide d'entretiens des parcours commentés.....</i>                                | <i>172</i>     |
| <i>Annexe 4 : schéma de l'analyse des interactions paysagères, généré avec ATLAS.ti.....</i>    | <i>174</i>     |

# LISTE DES TABLEAUX

|   |    |
|---|----|
| Tableau I : Profil des participants .....                                     | 65 |
| Tableau II : Présentation des thèmes liés aux significations paysagères ..... | 83 |



# LISTE DES FIGURES

|   |    |
|---|----|
| Figure 1 : Photographie d'un espace en friche sous l'autoroute 10 (Crédit photographique: Emile Forest, 2016).....  | 7  |
| Figure 2 : Centre-ville de Tokyo (Crédit photographique: Emile Forest, 2017).....   | 12 |
| Figure 3 : Construction du projet Euralille, réalisé par l'Office for Metropolitan Architecture (OMA), entre 1989 et 1994 (Source: Wikimedia Commons).....  | 21 |
| Figure 4 : Concept art de Blade Runner (1982), réalisé par le designer Syd Mead (Source: EveryStockPhoto - public domain) .....   | 27 |
| Figure 5 : Port de Naoshima, Japon (Crédit photographique: Emile Forest, 2017).....   | 30 |
| Figure 6 : Représentation paysagère pittoresque, peinture de Martin Johnson Heade intitulé Orchid and Hummingbird near a Mountain Waterfall, réalisée en 1902 (Source: Wikimedia Commons) .....   | 33 |
| Figure 7 : Photographie du dessous de l'autoroute 15, Montréal (Crédit photographique: Emile Forest, 2016) .....  | 39 |
| Figure 8 : Positionnement de Montréal à l'intérieur de la structure autoroutière de la partie est de l'Amérique du Nord (Source des données géospatiale : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéoIndexUdeM, consultée en 2018) .....                       | 47 |
| Figure 9 : Structure autoroutière de la région métropolitaine de Montréal (Source des données géospatiale: Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéoIndexUdeM, consultée en 2018).....   | 48 |
| Figure 10 : Parcours d'entrée de ville entre l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau (YUL) et le centre-ville de Montréal (Source des données géospatiale: Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéoIndexUdeM, consultée en 2018).....                             | 49 |
| Figure 11 : Photographie de la caméra tout-en-un utilisée lors de la recherche, autoroute Ville-Marie, Montréal (Crédit photographique Emile Forest, 2016).....   | 56 |
| Figure 12 : Positionnement du parcours d'entrée de ville, YUL-MTL, ainsi que des secteurs de la ville visés pour la provenance des participants (Source des données géospatiale: Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéoIndexUdeM, consultée en 2018)..... | 63 |

|   |    |
|---|----|
| Figure 13 : Territoire couvert par les différents parcours commentés de la recherche<br>(Source des données géospatiale : Collection de l'Université de Montréal, via la<br>plateforme en ligne GéoIndexUdeM, consultée en 2018; Crédit pour les données<br>géospatiales liées aux parcours : Emile Forest, 2016).....  | 68 |
| Figure 14 : Ramparts de béton sur l'autoroute 15, capture vidéo à 7 :22 minute lors du<br>parcours de la participante 01 (Crédit : Emile Forest, 2016).....   | 72 |
| Figure 15 : Schéma d'une interaction (Crédit: Emile Forest, 2018).....  | 76 |
| Figure 16 : Schéma d'une interaction (Crédit: Emile Forest, 2018).....  | 76 |
| Figure 17 : Localisation des significations paysagères (unités de sens) relevées lors des<br>parcours (Source des données géospatiales pour le fond de carte: Collection de<br>l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéoIndexUdeM, consultée en<br>2018; Crédit pour les données géospatiales liées aux significations paysagères : Emile<br>Forest, 2017).....  | 77 |
| Figure 18 : Photographie d'un échangeur de l'autoroute 15, Montréal (Crédit<br>photographique: Emile Forest, 2016).....   | 79 |
| Figure 19 : Distribution des unités de sens selon les participants et les thèmes (Crédit :<br>Emile Forest, 2018).....  | 88 |
| Figure 20 : Carte représentant les significations paysagères liées au thème Projet urbain<br>(Source des données géospatiale pour le fond de carte : Collection de l'Université de<br>Montréal, via la plateforme en ligne GéoIndexUdeM, consultée en 2018; Crédit pour<br>les données géospatiales liées aux significations paysagères relevées : Emile Forest,<br>2017).....  | 93 |
| Figure 21 : Carte représentant les significations paysagères liées au thème Projet urbain<br>ainsi qu'au thème Transformations urbaines (Source des données géospatiales pour<br>le fond de carte : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne<br>GéoIndexUdeM, consultée en 2018; Crédit pour les données géospatiales liées aux<br>significations paysagères relevées: Emile Forest, 2017)..... | 95 |
| Figure 22 : Carte représentant les significations paysagères liées au thème Cadre de vie<br>(Source des données géospatiales pour le fond de carte : Collection de l'Université<br>de Montréal, via la plateforme en ligne GéoIndexUdeM, consultée en 2018; Crédit<br>pour les données géospatiales liées aux significations paysagères relevées: Emile<br>Forest, 2017).....   | 97 |

|  |         |
|--|---------|
| Figure 23 : Carte représentant les significations paysagères liées au thème Nature (Source des données géospatiales pour le fond de carte : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéoIndexUdeM, consultée en 2018; Crédit pour les données géospatiales liées aux significations paysagères relevées : Emile Forest, 2017).....         | 99      |
| Figure 24 : Carte représentant les significations paysagères qui relèvent d'interactions (Source des données géospatiales pour le fond de carte : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéoIndexUdeM, consultée en 2018; Crédit pour les données géospatiales liées aux significations paysagères relevées : Emile Forest, 2017).....   | 103     |
| Figure 25 : En haut, structure des unités et des thèmes relevés (seulement les unités de sens qui ont été associées aux interactions) et, en bas, structures des unités de sens, des interactions (séquences vidéo) et des thèmes (Crédit : Emile Forest, 2018).....   | 104     |
| Figure 26 : Schéma de l'analyse des interactions. (Crédit : Emile Forest, 2018).....   | 106-107 |
| Figure 27 : Interaction, participant 05, durée : 31:30 à 32:40 minute (Source des données géospatiales pour le fond de carte : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéoIndexUdeM, consultée en 2018; Crédit pour les données géospatiales liées aux significations paysagères relevées et les photomontages : Emile Forest, 2017)..... | 109     |
| Figure 28 : Interaction, participant 01, durée 7:10 à 8:50 minute (Source des données géospatiales pour le fond de carte : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéoIndexUdeM, consultée en 2018; Crédit pour les données géospatiales liées aux significations paysagères relevées et les photomontages : Emile Forest, 2017) .....    | 111     |
| Figure 29 : Photographie prise en dessous l'autoroute 15, Montréal (Crédit photographique: Emile Forest, 2016) .....   | 113     |
| Figure 30 : Textures paysagères, participant 04 (Crédit : Emile Forest, 2018).....   | 119     |
| Figure 31 : Photographie d'une autoroute à Côte-Saint-Paul, Montréal (Crédit photographique: Emile Forest, 2016).....  | 127     |
| Figure 32 : Paysage autoroutier de l'autoroute 20, capture vidéo lors du parcours de la participante 06.....   | 129     |
| Figure 33 : Échangeur Turcot, capture vidéo lors du parcours de la participante 09.....  | 129     |

Figure 34 : Autoroute 15 (Décarie), capture vidéo, parcours de la participante 01.....131

Figure 35 : Vue vers le centre-ville de Montréal de l'autoroute 20, capture vidéo lors du parcours de la participante 09.....131

Figure 36 : Sortie d'autoroute en dessous de l'échangeur Turcot, capture vidéo lors du parcours du participant 03.....134

Figure 37 : Photographie de l'autoroute 15 à Côte-Saint-Paul, Montréal (Crédit photographique: Emile Forest, 2016).....137





*Le véritable voyage de découverte ne consiste pas à chercher de nouveaux paysages, mais à avoir de nouveaux yeux.*

**Marcel Proust**

*Changer la vie, changer la société, cela ne veut rien dire s'il n'y a pas production d'un espace approprié.*

**Henri Lefebvre**





# REMERCIEMENTS

Sylvain, mon directeur, merci de m'avoir appris à observer les paysages comme toi seul sais les voir. Sans ta curiosité, ta bienveillance, ta générosité et la richesse de nos nombreux échanges, ce projet n'aurait pu être cette aventure à laquelle je voulais constamment retourner. Je dois aussi te remercier de me faire suffisamment confiance pour m'avoir laissé, à quelques reprises, m'égarer. Ces bifurcations étaient nécessaires pour que je puisse tracer mon propre chemin.

Marie-France et Éric, maman et papa, merci de m'avoir transmis votre amour pour les territoires et surtout les gens qui les fabriquent et les habitent. Merci pour tous les soupers qui finissent toujours un peu trop tard et où des mémoires comme celui-ci s'écrivent, s'effacent et se réécrivent. Je vous aime.

Maggie, mon amour, ma grande architecte, merci pour ton écoute, tes critiques et tes questionnements. La discussion constante et passionnée que j'ai avec ma meilleure amie a inspiré la rédaction de chacune des pages de ce mémoire. Plus que tout, merci de veiller, comme tu le fais, à ce que nos villes soient plus belles et plus justes. Notre équipe ne fait que commencer, tout est possible, je t'aime.

Jean-Guy, grand-papa, tu ne liras aucune de ces pages, mais sache que tu as contribué à ce grand projet. Depuis que je t'ai vue griffonner des notes sur toutes les marges qui tombaient entre tes mains, celles des journaux, des recueils de poésie comme des essais politiques, je traîne un stylo-bille dans ma poche. Merci d'avoir incarné la liberté, l'intelligence et la différence. Ton petit-fils, solitaire, mais parfois solidaire.

Emile



# INTRODUCTION

Lors de la traversée des métropoles contemporaines, il est difficile de déchiffrer certains des paysages qui défilent devant nos yeux : un spectacle autoroutier où s'entremêlent infrastructures, développements immobiliers, friches urbaines, écrans de publicité, etc. Ces paysages urbains qui se déploient en périphérie ou à la frange des centres-ville, «avec leurs infrastructures ruinées et leurs fragments de nature sale» (Picon, 2010, p. 277-278), sont pourtant devenus un cas de figure connu, voire générique, de l'expérience urbaine actuelle (Keiller, 2013; Picon, 2000; Poullaouec-Gonidec et al., 2015). En effet, au moment où l'on reconnaît que l'urbanité contemporaine se définit par sa grande mobilité (Boudreau, 2017; Sheller et Urry, 2006), c'est en partie ces étranges paysages qui marquent aujourd'hui les parcours quotidiens des citadins.

Le caractère énigmatique de ces paysages urbains mène donc bien des observateurs à s'intéresser à leurs aspects spatiaux, sociaux et symboliques. D'une part, certains vont les considérer comme des espaces sans significations et qui sont à bien des égards anonymes. Ils sont alors qualifiés comme illisibles (Appleyard et al., 1964), hyposignifiant [non porteur de sens] (Desportes, 2005), débris de la modernité (Koolhaas, 2011), vides programmés (Mangin, 2004), résidus de l'ère industrielle moderne (Berger, 2006), non-lieux (Augé, 1992, 2008), etc. D'autre part, ils seront davantage définis comme de nouveaux paysages empreints d'une symbolique contemporaine. Selon cette perspective, les espaces marqués par la présence d'infrastructures et d'une nature spontanée deviennent des paysages involontaires d'intérêt scientifique, esthétique et culturel (Gandy, 2016); ou encore, ils permettent d'explorer des paysages anxieux, «saturé[s] par les oeuvres techniques de l'homme» (Picon, 2010, p. 278). Dans tous les cas, l'expérience et l'imaginaire des territoires d'infrastructures nécessitent une attention particulière afin de mieux comprendre les transformations de l'espace urbain qui ont marqué les dernières décennies.

Devant ces enjeux, on observe à l'échelle de la planète le déploiement de vastes projets aménagistes souhaitant requalifier ou transformer radicalement les territoires d'infrastructures (Baber et Suba, 2016; Hung, et al., 2013; Poullaouec-Gonidec et al., 2015; Shannon et Smets, 2010). Bien que ces démarches varient d'un contexte à l'autre, elles visent notamment à dépasser l'idée du non-lieu ou de l'espace d'entre-deux en misant sur des aménagements évocateurs, une expérience bonifiée pour les usagers ainsi que sur des principes écologiques :

«le défi de la mobilité urbaine à valeur paysagère réside dans la capacité de produire du sens expressif, partageable et appropriable collectivement en n'aménageant non pas une infrastructure routière ou autoroutière, mais bien un territoire signifiant pour transcender le non-lieu et les affres de la ville générique» (Poullaouec-Gonidec et al., 2015, p. 253).

Toutefois, malgré les contributions théoriques et l'élaboration de solutions pratiques selon des savoirs «experts», il est difficile de saisir comment ces espaces techniques sont réellement vécus au quotidien, ou encore de savoir qu'est-ce qu'ils signifient pour les citoyens et usagers (Graham et McFarlane, 2015). Ces savoirs «experts» s'expriment notamment à travers une tradition à aborder les réseaux d'infrastructures selon les perspectives technocratiques (Graham et Marvin, 2001). Menant à les considérer comme des instruments strictement techniques et dépolitisés devant être planifiés selon une rationalité liée à la culture de l'ingénierie [traduction de l'auteur] (Graham et Marvin, 2001, p.20). Dans ce contexte, il y a une nécessité de s'intéresser à ces territoires d'infrastructures non seulement comme un espace technique, mais bien comme un espace social (Lefebvre, 2000), vécu par les citoyens (Graham et McFarlane, 2015; Rao, 2015), et plus globalement :

«analysing the ways in which social, economic, cultural or environmental power becomes extended over the times and spaces of urban life - through the construction and use of infrastructure networks - offers us an opportunity to construct dynamic, sophisticated and synthesising appreciations of the nature of contemporary urban development» (Graham et Marvin, 2001, p.34).

Une posture théorique qui semble particulièrement adaptée pour désigner et approfondir les dimensions sociospatiales (Gandy, 2014; Graham et Marvin, 2001; Graham et McFarlane, 2015) des territoires d'infrastructures est celle des paysages ordinaires (Besse et Tiberghien, 2003; Groth et Bressi, 1997; Luginbühl, 2001; Riley, 1997). Le concept de paysage ordinaire considère toute intervention de l'être humain sur son milieu comme

paysage porteur de symboliques sociales et culturelles, en ayant comme préoccupation centrale les espaces du quotidien et leurs significations : «Everyday experience is essential to the formation of human meanings» (Groth, 1997, p. 3). Cette perspective paysagère permet de repositionner les territoires d'infrastructures non pas comme non-lieux ou comme entre-deux, mais bien comme un espace socialement vécu et produit. Elle invite à interroger les significations et les imaginaires que ces espaces techniques stimulent. En ce sens, cette recherche souhaite mobiliser le point de vue d'individus pour mieux comprendre en quoi les territoires d'infrastructures «reshape everyday urban life» (Graham et McFarlane, 2015, p. 2).

Le terrain d'expérimentation de la recherche n'est pas étranger à celui de la démarche *YUL/MTL : Paysages en mouvement*, un exercice de prospective paysagère qui a élaboré une vision d'avenir pour le corridor d'entrée de ville entre l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal. Ce contexte est tout désigné pour cette étude. D'une part, la traversée des 17 km entre l'aéroport international et le centre-ville de Montréal renvoie précisément à ces étranges paysages urbains que l'on retrouve dans bien des métropoles. Le parcours pourrait rappeler ces paysages de l'angoisse qu'aborde le théoricien Antoine Picon lors du trajet entre l'aéroport Newark et les tours scintillantes de Manhattan (Picon, 2000). Un purgatoire où l'on observe rouiller les artefacts d'une modernité révolue, mais duquel émerge une étrange beauté (Picon, 2000, p. 65). Sinon, l'expérience de ce parcours aurait aussi certaines ressemblances avec celle de l'homme d'affaires Pierre Dupont alors qu'il quitte Paris, décrite par l'anthropologue Marc Augé (Augé, 1992, 2008). Un voyage standardisé qui se définit davantage par les multiples codes de la surmodernité (signalisation, écrans, publicité, etc.) que par les lieux réellement traversés (Augé, 1992). D'autre part, cette démarche d'élaboration de visions a principalement mobilisé l'engagement et le point de vue des acteurs publics et des experts. Il y a maintenant une nécessité, suite aux travaux déjà entamés, à ouvrir la réflexion à la perspective de citoyens et d'usagers, sous l'angle d'une connaissance sociale et culturelle de l'espace urbain.

Dans ce contexte où les infrastructures urbaines sont devenues un élément central du déploiement des métropoles contemporaines (Gandy, 2005, 2014; Graham et Marvin, 2001; Hall, 1997; Webber, 1968) et donc de la vie urbaine, la pertinence d'investir les dimensions sociospatiales (Gandy, 2014; Graham et Marvin, 2001; Graham et McFarlane, 2015) de ces espaces techniques est indéniable. C'est en s'appuyant sur ces observations et cette nécessité en termes de développement des connaissances qu'une question s'est imposée : Quelles sont pour les citoyens et utilisateurs d'un territoire d'infrastructures les significations sociales et culturelles entretenues avec ses étranges paysages urbains traversés ? Ce n'est qu'en explorant cette interrogation qu'il est possible de mieux saisir les dimensions sociospatiales des territoires d'infrastructures et de, peut-être, bonifier leur processus de planification et de conception.

Pour ce faire, cette recherche s'inspire des méthodes de la mobilité (Büscher, Urry, et Witchger, 2010; Hein et al., 2008; Sheller et Urry, 2006) pour déployer une démarche de caractérisation des paysages à l'aide du mouvement, en utilisant la méthode des parcours commentés (Bergeron et al. 2014; Carpiano, 2009; Kusenbach, 2003). L'objectif est de tirer profit de la spontanéité des déplacements dans les espaces connus des participants pour stimuler leurs discours envers les paysages urbains, c'est-à-dire lors de traversées routières et autoroutières dans le secteur reliant l'aéroport et le centre-ville de Montréal. Une caméra numérique tout-en-un a été employée comme outil de capture du contexte sociospatial des propos recueillis. Cette approche a permis d'investir la perspective de citoyens envers les espaces d'entre-deux pour ainsi rendre compte implicitement de significations socioculturelles liées aux préoccupations et aux aspirations des dix participants rencontrés.

Ce mémoire se structure en quatre grands chapitres. Le chapitre 1 discute des principaux éléments de la problématique de recherche. Il présente d'abord une réflexion sur la notion d'espace urbain contemporain en interrogeant sa complexité et les défis que cela pose pour le déchiffrer et le nommer. L'emphase est mise sur les territoires d'infrastructures et en quoi ils mènent à reconceptualiser l'expérience et l'esthétisme de la ville actuelle. Le paysage est ensuite abordé comme un concept de qualification sociale et culturelle permettant d'interroger les dimensions sociospatiales et expérientielles de ces espaces techniques. Le chapitre 2 précise les approches méthodologiques qui ont permis de développer une méthode de caractérisation des paysages en mouvement. Il détaille aussi les stratégies d'analyses mobilisées pour traiter les données variées recueillies (discours, captures vidéo et information géospatiale), soit l'analyse du discours ainsi que l'analyse des images en mouvements et des interactions entre ces éléments. Le chapitre 3 présente les résultats obtenus. D'une part, il s'agit des thèmes liés aux significations paysagères révélées à l'aide de l'analyse du discours des participants. D'autre part, des interactions paysagères qui ont été décelées à l'aide des captures vidéo. Dans les deux cas, des exemples sont fournis pour illustrer les résultats, notamment à l'aide des éléments d'analyse les plus récurrents dans le corpus. Finalement, le quatrième et dernier chapitre développe une discussion sur cinq principaux points concernant : (1) les apprentissages et les potentiels liés à la caractérisation des paysages en mouvement; (2) la redéfinition des territoires d'infrastructures; (3) l'apport d'une connaissance des significations socioculturelles pour un exercice de planification et de conception tel que la démarche *YUL/MTL : Paysages en mouvement*; (4) un retour sur le territoire et les limites de l'étude et (5) quelques propositions en termes de pistes de recherche.

# **CHAPITRE 1 : PROBLÉMATIQUE DE RECHERCHE**





Figure 1 : Photographie d'un espace en friche sous l'autoroute 10 (page précédente) (Crédit photographique : Emile Forest, 2016).

Ce premier chapitre a comme objectif de présenter les principales notions et concepts autour desquels se construit la problématique de la recherche. Il se divise en quatre grandes sections : (1) les enjeux liés aux territoires d'infrastructures; (2) le concept de paysage; (3) le terrain d'expérimentation; et (4) les questionnements et objectifs de la recherche.

(1) La première section explore la complexité de la ville contemporaine, dans un contexte d'urbanisation planétaire. Pour ce faire elle discute de l'émergence de nouvelles géographies urbaines, telle que les territoires marqués par la présence d'infrastructures (de transport, de télécommunication, d'énergie, de canalisation, etc.), qui viennent transformer notre conception de la ville et de l'urbain. Plus précisément, cette section discute en quoi la prolifération des réseaux d'infrastructures liée à une société de plus en plus mobile mène à reconceptualiser l'espace urbain autour de concept tel que la *post-city age*, l'ère posturbaine ou encore la ville post-industrielle. Au-delà de ces apports plus théoriques, cette section s'interroge sur l'influence de ces territoires d'infrastructures sur l'expérience et la vie urbaine. Elle se conclut en présentant comment certains courants aménagistes tentent d'intervenir sur ces espaces techniques afin de, notamment, bonifier l'expérience des usagers. (2) La deuxième section vise à positionner la présente recherche vis-à-vis du concept de paysage, soit comme une qualification sociale et culturelle des territoires habités. Plus encore, elle propose que le paysage soit un concept tout à fait désigné pour étudier les territoires d'infrastructures selon leurs aspects socioculturels et expérientiels. Inversement, elle montre comment le contexte des territoires et réseaux d'infrastructures est une opportunité pour renouveler les outils de caractérisation des paysages, en les documentant à l'aide du mouvement. En ce sens, cette section présente les potentiels des méthodes issues du paradigme des nouvelles mobilités pour l'étude des paysages. (3) La troisième section dresse brièvement le portrait du terrain d'expérimentation de la recherche. S'appuyant sur la démarche de prospective paysagère *YUL/MTL : Paysages en mouvement*, il s'agit du parcours d'entrée de ville entre l'aéroport international Pierre Elliott Trudeau et le centre-ville de Montréal. La démarche d'élaboration de vision et les contributions potentielles de la présente recherche pour une telle approche de projet sont mises de l'avant. Finalement, en plus d'établir un bref retour sur les principales notions et principaux concepts discutés précédemment, la quatrième section pose clairement les questions et objectifs de la recherche.

# 1.1 ENJEUX : AMÉNAGEMENT ET CONCEPTION DES TERRITOIRES D'INFRASTRUCTURES

## 1.1.1 Imaginaire et vocabulaire de la ville contemporaine

La ville contemporaine semble avoir beaucoup plus en commun avec les divers scénarios imaginaires, présentés dans des essais ou ouvrages littéraires qu'avec une quelconque définition de ce qui est ou n'est pas la ville. Comme s'il existait un assemblage de critères universels aptent à juger de l'urbanité des multiples établissements humains au Nord comme au Sud. Comme le proposent les écrits de plusieurs auteurs, l'idée de cette ville contemporaine oscillerait entre une multitude de perceptions et d'imaginaires. Il n'y a qu'à penser à l'ouvrage aujourd'hui classique d'Italo Calvino, *Les villes invisibles* (Calvino, 2013)<sup>1</sup>. L'auteur présente une ville qui, à certains moments, est d'une grande intimité :

« Tu ne jouis pas d'une ville à cause de ses sept ou soixante-dix-sept merveilles, mais de la réponse qu'elle apporte à l'une de tes questions. » (Calvino, 2013, p. 58); et, d'autrefois, d'un anonymat infini : « Il semble que tu reconnais mieux les villes sur l'atlas qu'en les visitant en personne [...] En voyageant, on s'aperçoit que les différences se perdent : chaque ville en arrive à ressembler à toutes les villes, les lieux les plus divers échangent forme, ordre, distances [...]. Ton atlas garde intactes les différences : cet assortiment de qualités qui sont comme les lettres d'un nom. » (Calvino, 2013, p. 166).

Plus récemment, un ouvrage contemporain comme *The City & The City* de China Miéville (Miéville, 2010) dépeint précisément comment l'expérience urbaine individuelle construit différentes perceptions de la ville. Dans cet ouvrage de science-fiction, la perception devient une réelle frontière politique. L'auteur y présente deux villes, Beszel et Ul Qoma, qui occupent le même espace géographique. Par contre, les citoyens de l'une et de l'autre sont forcés d'oublier cette cohabitation; ils ne perçoivent que les fragments urbains qui appartiennent à la ville qu'ils habitent. Pour ce faire, ils pratiquent les rudiments du « unseeing » (Miéville, 2010, p. 76). Deux villes partagent ainsi la même géographie, car certaines réalités sont perçues tandis que d'autres sont niées : « where the two cities are close up they make for interference patterns, harder to read or predict. They are more than a city and a city; that is elementary urban arithmetic. » (Miéville, 2010, p. 76).

---

1 Version française du roman original publié en 1972.

Ces oeuvres de fiction, comme plusieurs autres, illustrent comment l'idée d'une ville contemporaine est fortement liée aux perceptions. Il y aurait alors autant de villes qu'il y a d'expériences quotidiennes de l'urbain. Ces mouvements entre différentes perceptions et imaginaires soulèvent la complexité sociale, spatiale et symbolique d'une ville contemporaine pratiquement insaisissable : « The contemporary city is in a constant state of transition. » (Mostafavi, 2017, p. 9).

Cette ville contemporaine énigmatique est l'intérêt central de cette recherche. Toutefois, il est nécessaire de circonscrire clairement la posture épistémologique qui existe envers la notion de la ville et celle de l'urbain, ou plutôt entre la notion de ville et le processus d'urbanisation. En ce sens, de récents travaux associés à la théorie urbaine critique (*critical urban theory* - (Brenner, 2016a; Marcuse et al., 2014)) avancent que le processus d'urbanisation s'opère aujourd'hui à l'échelle planétaire (Brenner, 2014a, 2016b; Brenner et Schmid, 2015). Cette reconnaissance vise alors à dépasser les limites méthodologiques liées à l'hégémonie du concept de la ville pour guider l'étude des phénomènes urbains (Angelo et Wachsmuth, 2015; Brenner, 2014a). La ville est donc considérée comme une forme urbaine parmi d'autres (*a thing*), produite et reproduite par le processus qu'est l'urbanisation (*a process*) (Harvey, 1996), dans un espace donné et par une société donnée.

La notion de ville contemporaine est ainsi définie à travers ce mémoire, soit un objet complexe et hétérogène lié au processus d'urbanisation. Cette position mène alors à la reconnaître comme une forme urbaine réelle et vécue et aussi comme cet univers symbolique, créateur d'imaginaires. Celui que les auteurs de fictions présentent si justement.

Selon cette reconnaissance, il est pertinent de retourner à la triade de l'espace que propose Lefebvre (Lefebvre, 1974) pour illustrer comment l'objet qu'est la ville est ici abordé, c'est-à-dire selon plusieurs dimensions. Chez Lefebvre, l'espace est socialement produit, reproduit et transformé à travers la relation dialectique qui existe entre (1) la pratique spatiale (l'espace perçu), (2) les représentations de l'espace (l'espace conçu) et (3) les espaces de représentations (l'espace vécu) (Lefebvre, 2000).



Figure 2 : Centre-ville de Tokyo (Crédit photographique : Emile Forest, 2017).



(1) La première dimension, la pratique spatiale, présente comment l'espace est produit à travers les actions quotidiennes, c'est-à-dire à travers l'emploi du temps des citoyens comme la « réalité urbaine (les parcours et réseaux reliant les lieux du travail, de la vie privée, des loisirs) » (Lefebvre, 2000, p.48). À titre d'exemple, certains auteurs inspirés par Lefebvre avancent que la pratique de l'espace la plus significative aujourd'hui est la mobilité quotidienne, le *commuting*. Cette mobilité ne serait plus seulement associée aux trajets entre les lieux de travail et les lieux de résidence, mais « at all areas of everyday life. » (Schmid, 2014, p. 95). La pratique de l'espace renvoie aussi à la façon dont l'espace est perçu en termes sensoriels. La relation physique à l'espace à travers les pratiques répétées. Ainsi, l'espace qui émerge de la pratique spatiale renvoie à l'entrelacement des innombrables actions individuelles qui prennent place quotidiennement à travers la ville. (2) La deuxième dimension, les représentations de l'espace, est celle de « l'espace conçu, celui des savants, des planificateurs, des urbanistes, des technocrates » (Lefebvre, 2000, p. 48), etc. Cette deuxième dimension désigne l'espace conceptuel qui, à l'aide d'images, de cartes et d'autres représentations, organise l'espace réel. Lefebvre souligne que les représentations de l'espace sont un « mode de production » dominant des sociétés (Lefebvre, 2000, p. 48). (3) La troisième et dernière dimension, les espaces de représentation, est celle de « l'espace vécu à travers les images et symboles qui l'accompagnent, donc espace des habitants, des usagers, mais aussi de certains artistes et peut-être de ceux qui décrivent et croient seulement décrire : les écrivains, les philosophes. » (Lefebvre, 2000, p. 49). C'est l'espace de l'expérience vécue. Il s'agit d'une expérience à la fois personnelle et sociale qui est primordiale pour la production sociale de l'espace. Les espaces de représentation renvoient autant au réel qu'à l'imaginaire. Ils désignent ces lieux auxquels nous accordons un sens ou une symbolique particulière venant par la suite structurer et influencer nos manières de faire.

Si la triade de l'espace proposée par Lefebvre est toujours si pertinente, c'est qu'elle permet d'aller au-delà des aspects strictement matériels d'une réalité spatiale comme celle qu'est la ville. Elle soutient alors l'intérêt d'explorer les perceptions et les imaginaires liés aux expériences quotidiennes. Permettant ainsi d'enrichir les connaissances envers les différentes géographies urbaines qui émergent d'un processus d'urbanisation planétaire (Brenner, 2014b; Lefebvre, 1970).

Ces différents éléments conceptuels ne sont pas nouveaux, depuis un certain temps déjà l'espace urbain est reconnu comme une construction sociale pluridimensionnelle (Lefebvre, 1974; Soja, 1989). Ce qui peut étonner est qu'au-delà de cette reconnaissance de la complexité de l'espace urbain et de l'intérêt pour les nouvelles géographies, le terme « ville », faute d'un vocabulaire plus juste, demeure utilisé pour nommer un bon nombre de territoires liés à l'urbanisation (Boulet, 2008; Brenner, 2016b; Brenner et Schmid, 2015; Oatley, 2001). Ainsi, à défaut d'avoir une meilleure terminologie, une multitude de concepts hybrides (Boulet, 2008) s'immiscent dans notre vocabulaire pour nommer ces réalités émergentes :

«These include, for instance, purportedly new kinds of cities (global cities, megacities, edge cities, in-between cities, airport cities, informal cities and the like), regions (global city-regions, megacity-regions, polycentric metropolitan regions and so forth) as well as inter-urban networks, corridors and the like.» (Brenner et Schmid, 2015, p. 176).

Déjà en 1968 Webber remarquait cette lacune terminologique : « We still have no adequate descriptive terms for the emerging social order, and so we use, perforce, old labels that are no longer fitting » (Webber, 1968, p. 1093). Il poursuit en soulignant que l'utilisation soutenue du mot « ville » brouille la lecture des réelles problématiques liées aux territoires urbains : « we supposed that the problems manifested inside the cities are, therefore and somehow, city problems. » (Webber, 1968, p. 1093).

Au-delà des hybrides, il arrive même que ces nouvelles géographies et les dynamiques sociospatiales qu'elles sous-tendent soient à un tel point étrange à ce que nous connaissons, que les mots-valises ne suffisent plus pour rendre compte des dynamiques en cours. Les observateurs se trouvent donc contraints à utiliser un préfixe comme « post » pour décrire ce qui se trouve devant leurs yeux:

« We use « post » to name a particular state of things that is somehow eclipsed but not entirely done with. Post-War period, Post-Watergate, post-modernity, post-fashion, post-humanism, post-bubble, post-finance, post-production, post-consumption » (Bratton, 2009).



Cette abondante utilisation du préfixe « post » propose alors que ce qui était connu soit révolu. Il ne reste que certaines traces et résidus de ce proche passé, toujours visibles dans leurs formes réelles ou symboliques :

« Post implies that something is gone, that it is in the past but that its residue, its after image in some way haunts us. It is behind, but it still organizes and supervises the period that comes next. » (Bratton, 2009).

Ces deux tentatives, celle de la fabrication des hybrides et celle du préfixe « post », soulèvent surtout la pertinence de s'intéresser aux multiples territoires urbains qui peuplent les interstices entre la ville, la banlieue, la campagne, etc. Ces *terra incognita* demeurent à être mieux comprises et à être plus justement nommées : « the contemporary city needs a conceptual vocabulary that can give expression to the unknown, the unknowable and what is yet to come. » (Gandy, 2005, p. 40). Pour revenir à Lefebvre, il semble que cette investigation exige de considérer ces territoires sous l'angle de l'espace comme production sociale, c'est-à-dire selon de multiples dimensions (Lefebvre, 2000).

L'objet de recherche de ce mémoire, en termes spatiaux, est un de ces territoires urbains difficiles à nommer. Il est fortement associé à l'un des termes les plus populaires pour discuter de la ville contemporaine, c'est-à-dire celui de la ville post-industrielle. Si l'objectif de ce mémoire n'est pas de contribuer aux débats entourant ce vocabulaire, son intérêt est d'investir ce territoire appartenant à la ville post-industrielle en s'appuyant sur la notion de ville présentée comme une construction sociale, soit une forme urbaine qui est vécue et un univers symbolique empreint de représentations. Ainsi la notion de ville post-industrielle représente un des concepts clés pour circonscrire l'objet de la recherche. La prochaine sous-section aborde précisément l'émergence de la notion de ville post-industrielle pour ensuite définir ce qui est entendu par territoires d'infrastructures.

## 1.1.2 De la ville post-industrielle aux territoires d'infrastructures

Fortement associée au concept de postmodernité et donc aux réflexions envers les transformations des sociétés occidentales suite à la révolution industrielle (Merlin et Choay, 2010), la ville post-industrielle est l'un de ces termes fabriqués les plus utilisés pour désigner la ville contemporaine. L'idée d'une ville post-industrielle a notamment influencé d'autres concepts tels que le « post-city age » (Webber, 1968) ou encore l'aire post-urbaine (Choay, 1970; Merlin et Choay, 2010).

D'abord, il importe de reconnaître que la ville post-industrielle est souvent comprise en terme plus formaliste. Elle incarne alors les multiples sites, infrastructures et autres équipements hérités de la ville industrielle moderne. Selon cette perspective, les différents objets de la ville post-industrielle symbolisent davantage un proche passé révolu qu'une perspective sur le devenir des territoires urbains :

« The marginal spaces of the post-industrial city are now littered with technological relics : the twisted combinations of metal and concrete which cluster along rivers and major rail intersections and extend beneath the surface of the city can be likened to what William Gibson describes as the semiotic ghosts of yesterday's tomorrows. » (Gandy, 2005, p. 34).

Plus spécifiquement pour les disciplines liées à la planification et au design de l'environnement (urbaniste, designer urbain, architecte paysagiste, architecte, etc.), la ville post-industrielle est devenue un terme très générique pour cautionner ou stimuler des interventions :

« A common term, post-industrial, has been used by landscape architects, architects, and planners to describe everything from polluted industrial landscapes to former factory buildings usually found in declining sections of cities. » (Berger, 2006, p. 199-200).

En fait, elle n'est pas seulement associée aux différents sites, infrastructures et équipements réellement hérités de la ville industrielle moderne. Pour les différentes disciplines aménagistes, elle désigne aussi certains sites ou objets du territoire qui partagent un esthétisme pouvant être qualifié comme post-industriel. Il est souvent question d'un amalgame de matériaux telle que la rouille, le béton, la brique et l'acier et bien souvent en apparence détériorée.

Ainsi, certaines perspectives liées aux disciplines aménagistes qualifient les sites post-industriels comme des secteurs délaissés pouvant devenir des laboratoires d'interventions. Cette approche plus formelle de la notion de ville post-industrielle pose alors certains problèmes. En effet, elle propose une lecture de l'espace urbain en s'appuyant sur un processus précis, celui de l'industrialisation, qui n'est plus en cours:

« The term itself creates more problems than solutions because it narrowly isolates and objectifies the landscape as the byproduct of very specific processes no longer operating upon a given site (residual pollution aside). » (Berger, 2006, p. 200).

De plus, d'autres observateurs font remarquer que cette approche restreint aussi les réflexions envers le futur des territoires visés par la ville post-industrielle :

« The term poses at least two problems, though: Industry still exists in many of these places, and the very notion of defining them by their relationship to the past can hamstring us from planning more thoughtfully for their future. » (Badger, 2013).

Circonscrite à ces formes et objets, la ville post-industrielle n'incarne pas un concept constructif pour réfléchir à ce que ces vastes vestiges industriels et sites en friche peuvent devenir.

Par contre, pour certains auteurs la notion de ville post-industrielle dépasse largement cette approche objectivante et donc la simple prise en compte de territoire hérité de l'ère industrielle moderne. En fait, plusieurs utilisent la figure de la ville post-industrielle pour lancer une réflexion envers le devenir de la ville et l'évolution des territoires urbains depuis la deuxième moitié du XXe siècle (Choay, 1970; Gandy, 2005; Peter Hall, 1997; Webber, 1968). À ce titre, les perspectives de Webber, Choay et de Hall méritent d'être brièvement approfondies. Ces positions proposent de réfléchir à la manière dont la notion de ville post-industrielle peut inspirer un exercice prospectif lié à l'espace urbain.

Dès 1968, Webber suggère le terme « post-city age » (Webber, 1968). Ce concept associé à la notion de ville post-industrielle s'appuie sur quelques observations réalisées en contexte nord-américain. Entre autres, Webber remarque que les différentes avancées scientifiques et technologiques transforment le monde du travail de l'époque, les emplois se définissent de moins en moins par la production de biens, mais davantage par la production et l'offre de services; que la grande facilité à se déplacer et à communiquer réduit les contraintes

liées aux barrières spatiales pour les interactions sociales; et, finalement, que les Américains forment de plus en plus une communauté dispersée en termes géographiques: «A new kind of large-scale urban society is emerging that is increasingly independent of the city.»(Webber, 1968, p. 1092). Pour Webber, ces différentes dynamiques s'appuient sur la mise en place à l'échelle nationale, voire même à l'échelle planétaire, d'infrastructures de communication (transport et médias). Selon lui, ces infrastructures ont comme impact d'accélérer et transformer certaines pratiques sociales. Ainsi la société qu'étudie Webber (celle de la « post-city age ») se définit par sa grande mobilité, voire son hypermobilité, autant en termes spatiaux qu'en termes sociaux (Webber, 1968).

Au même moment, Choay s'inspire grandement des propos de Webber et de sa notion de « post-city age » (Webber, 1968) pour formuler ce qu'elle nomme l'ère post-urbaine (Choay, 1970). Cette nouvelle ère suppose que la ville comme forme urbaine circonscrite et limitée tend à disparaître. Il en va de la révolution technique des communications liées aux transports, aux médias et aux télécommunications, qui libèrent l'humain de son « insertion locale » (Merlin et Choay, 2010, p. 618). Dans ce contexte, le mot « ville » sert davantage à :

«désigner des entités historiques et physiques aussi disparates que la cité préindustrielle, la métropole de l'âge industrielle, les conurbanisations, les agglomérations décammillionnaires, les « villes nouvelles » et les petites communes», tandis que l'ère post-urbaine «pointe les nouvelles formes d'urbanisation engendrées par la synergie d'un ensemble d'innovations techniques et par leur application au grand développement des réseaux techniques d'aménagement» (Merlin et Choay, 2010, p. 618).

La notion d'ère post-urbaine a l'ambition de mieux comprendre les nouvelles formes urbaines tant dans leurs aspects physiques, sociaux, mais aussi symboliques (Merlin et Choay, 2010). En investissant le concept de l'ère post-urbaine et ces répercussions, Choay souhaite aussi engager une discussion quant au devenir des agglomérations humaines. À ce titre, il est question de réinvestir la portée d'un projet d'aménagement dit local (Choay, 1970; Magnaghi, 2003; Merlin et Choay, 2010).

Pour sa part, Hall aborde plus directement la notion de ville post-industrielle. Cette notion lui sert à déceler les tendances actuelles et esquisser le devenir des villes de la fin du XXe siècle. Il observe alors qu'« A new kind of city is emerging » (Peter Hall, 1997, p. 311). Hall arrive donc à proposer en quelques points ce que représente cette ville post-industrielle qu'il voit apparaître : il s'agit d'une ville globalisée faisant partie d'un réseau planétaire

d'autres villes; d'une ville tertiarisée qui dépend pratiquement entièrement d'une économie liée aux services et aux nouvelles technologies; d'une ville informationnelle où l'information, sous ces différentes formes, devient le mode de production même de l'espace; et d'une ville polycentrique où l'on assiste à l'éclatement géographique des lieux de résidences, comme des lieux d'emploi (Peter Hall, 1997, p. 311). L'auteur souligne surtout la nécessité de mesurer et d'analyser ces différents changements, notamment en termes quantitatifs (statistique), pour mieux comprendre ce monde urbain en transformation.

Il y a de grandes similitudes entre ces différentes approches et concepts inspirés de la ville post-industrielle. D'abord, ces notions visent toutes à étudier les transformations territoriales et sociales en cours, mais aussi à se projeter vers l'avenir. En fait, les observations autour desquels s'articulent ces différents concepts, sont considérées comme les tendances qui risquent de structurer le devenir de l'espace urbain planétaire: la globalisation, la tertiarisation du travail, l'importance des communications et de l'information ainsi que l'hypermobilité spatiale et sociale. Ces auteurs (Webber, 1968; Choay, 1970; Hall, 1997; Merlin et Choay, 2010) expliquent en grande partie ces changements sociaux par l'influence grandissante de la technique et de la technologie qui se matérialise par le déploiement d'infrastructures bien réelles (transport, télécommunication, énergie, canalisation, etc.). À leur tour, ces infrastructures fabriquent de nouveaux territoires qui conditionnent par le fait même de nouvelles façons d'habiter.

On observe ainsi qu'il y a deux approches à la ville post-industrielle : une première qui considère davantage le devenir des sites liés à un proche passé révolu, et une seconde qui s'intéresse plutôt aux nouveaux territoires et modes de vie urbains. Dans les deux cas, elles soutiennent l'importance cruciale des infrastructures et sites marqués par la présence de la technique pour l'étude de ce que l'urbain est aujourd'hui.

La première posture nous rappelle que, dans un contexte d'urbanisation rapide et de désindustrialisation (Berger, 2006), bien des infrastructures d'hier ainsi que leur contexte élargi, demandent à être actuellement requalifiées; ils demandent en fait à être réinventés. Ces sites techniques sont multiples :

« garage dumps and landfills; disused mines and quarries; outmoded urban infrastructure; derelict factories, power plants, and military installations; and tracts littered with abandoned buildings or polluted by toxic residues of industrial processes » (Di Palma, 2016, p. 15).

Quant à elle, la seconde posture propose que ce soient les infrastructures de communication qui organisent le développement des territoires et redéfinissent l'expérience quotidienne de la ville d'aujourd'hui. De plus, dans le contexte actuel de renouvellement constant des techniques et technologies, il est fort probable que l'importance des infrastructures, de la technique et de la technologie ne risque que de s'intensifier : « infrastructure networks are the new physical and technological assets of modern cities » (Graham et Marvin, 2001, p. 10).

Concrètement, la relation entre ces deux villes post-industrielles s'est illustrée à travers bon nombre de projets depuis les années quatre-vingt. À titre d'exemple, le projet de plan directeur *Eurallille* (Lille, France) (Figure 3) conçu par OMA représente avec justesse ce processus de renouvellement urbain. Voilà comment Koolhaas présente la genèse du projet :

« Jusqu'à une date encore récente, Lille (un million d'habitants), une ville jadis importante, menait une existence quelque peu mélancolique. Cette cité naguère connue pour son industrie minière et ses manufactures de textiles était en crise. Mais deux données nouvelles - le tunnel entre l'Angleterre et le continent, et le réseau TGV (le train français à grande vitesse y circulera) - vont transformer Lille comme par magie, et lui rendre son importance par une opération de pure synthèse » (Rem Koolhaas, 2017, p. 77).

Ces constats envers la ville post-industrielle soulèvent la pertinence de s'intéresser aux espaces techniques dédiés aux infrastructures urbaines. Qu'il s'agisse d'infrastructures associées à un proche passé industriel, comme celles plus contemporaines liées aux réseaux de communications (transport et médias). L'intérêt est que ces infrastructures et l'espace qu'ils organisent engendrent de nouvelles géographies et de nouvelles formes urbaines qui influencent les modes de vie d'aujourd'hui. L'idée est alors de mieux les comprendre pour ainsi inspirer les requalifications ou interventions architecturales, urbanistiques et paysagères à venir.





Figure 3 : Construction du projet Euralille, réalisé par l'Office for Metropolitan Architecture (OMA), entre 1989 et 1994 (Source: Wikimedia Commons).

Le présent mémoire porte alors une attention particulière aux territoires d'infrastructures. Ceux-ci désignent ces vastes espaces urbains dédiés à supporter les infrastructures (p. ex. ouvrages d'art, mégastructure, architecture industrielle ou commerciale, corridors de transport, etc.). Généralement les infrastructures qui organisent ces territoires sont liées aux communications, c'est-à-dire aux transports de personnes et de biens, aux télécommunications et aux médias. Dans tous les cas, ces territoires deviennent des axes structurant des régions métropolitaines où plusieurs systèmes d'infrastructures s'entremêlent (p. ex. communication, énergie et canalisation). Ces territoires englobent les infrastructures en tant que telles, mais aussi le contexte élargi qu'elles viennent organiser et influencer (p. ex. le zonage, les quartiers limitrophes, la trame urbaine, les zones tampons, les friches urbaines, les activités, etc.). Il s'agit bien souvent d'amples territoires et architectures techniques qui tout en reliant les secteurs névralgiques d'une métropole (un quartier d'affaires international et un centre-ville), ils isolent ou séparent la vie urbaine immédiate qui les côtoient. Dans un contexte où les territoires d'infrastructures s'imposent de plus en plus au rythme des innovations technologiques, il est important de les introduire dans la discussion envers le devenir de la ville contemporaine et, plus généralement, de l'espace urbain. À ce titre, il importe de les considérer comme un espace socialement produit et approfondir les connaissances envers comment ils sont vécus et comment ils se signifient pour les citoyens.

En ce sens, la prochaine sous-section aborde précisément l'importance d'étudier l'expérience des territoires d'infrastructures pour les considérer comme tels, soit un espace non seulement technique, mais aussi social.



### 1.1.3 L'expérience des infrastructures ou la ville des cyborgs

Les territoires d'infrastructures, ceux d'une ville contemporaine marquée par la globalisation et le rôle dominant de la technique et des technologies, fascinent. Ils inspirent bien des observateurs liés aux domaines de l'architecture, du paysage, de l'urbanisme et plus généralement des études urbaines à explorer leurs aspects spatiaux, sociaux et symboliques (Appleyard et al. 1964; Berger, 2006, 2007; Easterling, 2014; Easterling, 2017; Graham et McFarlane, 2015; Graham et Marvin, 2001; Koolhaas, 2017; Koolhaas et Mau, 1995; Mangin, 2004).

À travers ces différents écrits, l'un des aspects des territoires d'infrastructures qui retient grandement l'attention est l'expérience qu'ils proposent. En ce sens, avant de poursuivre il est nécessaire d'élucider la notion d'expérience ainsi que certains processus relationnels auxquels elle renvoie, soit la perception et la représentation.

Bien qu'elle soit abordée de différentes façons selon les auteurs, la notion d'expérience, de façon générale désigne les différents modes à travers lesquels un individu s'approprie et construit une réalité vécue :

« Ces modes varient alors entre les sens plus passifs et directs que sont l'odorat, le goût, le toucher, le mode plus actif de la perception visuelle et celui indirect de la symbolisation » [traduction de l'auteur] (Tuan, 1977, p. 8).

En ce sens, le phénomène de l'expérience permet alors d'enclencher certains processus fondateurs de la relation subjective des individus à l'espace. Les processus relationnels qui s'appuient sur l'expérience sont, entre autres, ceux de la perception et de la représentation. Il importe de définir brièvement ces quelques processus afin que, lorsqu'ils seront utilisés lors de la recherche, leurs distinctions soient claires. La perception, un processus à la fois objectif et subjectif, est un mode sensitif qui structure et traduit «les données sensorielles pour identifier et nommer ledit phénomène, c'est-à-dire le reconnaître» (Bédard, 2016, p. 537). La représentation, qui est en fait un processus relationnel «d'évocation et d'interprétation », permet quant à elle « de qualifier le sens qu'on prête au dit phénomène et à la relation antécédente qu'on entretient à son égard» (Bédard, 2016, p. 537).

Pour la plupart, les auteurs (Baber et Suba, 2016; Desportes, 2005; Easterling, 2014, 2017; Gandy, 2014; Koolhaas, 2011; Mangin, 2004) qui mentionnent l'expérience des infrastructures désirent davantage investiguer les nouvelles géographies urbaines associées aux infrastructures plutôt que de rendre compte spécifiquement de l'expérience vécue. Ces travaux qui discutent des territoires d'infrastructures par le biais de l'expérience sont alors très variés. Ils se présentent parfois comme des ouvrages théoriques (Augé, 1992) ou comme des manifestes (Easterling, 2014; Koolhaas, 2011; Koolhaas & Mau, 1995). Ainsi, ils utilisent la notion d'expérience de multiples façons et avec une importance très différente. Pour certains (Augé, 1992; Graham & McFarlane, 2015; Rao, 2015), l'expérience est centrale à leur propos et les processus tels que la perception ou la représentation, leur permettent d'articuler une analyse des territoires d'infrastructures. Pour d'autres (Koolhaas & Mau, 1995; Picon, 2000, 2010), l'expérience est plutôt un moyen d'illustrer une théorie ou une projection quant au devenir de l'espace urbain.

Les différents objectifs énumérés dans les lignes qui suivent reflètent la grande variété de ces travaux : il peut être souhaité de documenter l'expérience réelle d'une infrastructure, comme celle de l'autoroute urbaine (Appleyard et al., 1964); de s'intéresser à l'expérience quotidienne des infrastructures pour comprendre les transformations sociales, culturelles et politiques de la vie urbaine actuelle (S. Graham et McFarlane, 2015; Stephen Graham et Marvin, 2001); d'utiliser l'expérience de la ville contemporaine, notamment de ces nouveaux territoires marqués par la présence d'infrastructures, pour illustrer l'émergence de nouveaux types d'espaces (Augé, 1992, 2008; R. Koolhaas, 2011); ou de s'inspirer de l'expérience actuelle de ces territoires caractérisés par la présence de la technique, des technologiques et des infrastructures, pour s'interroger sur les futurs possibles de la ville et de l'urbain (Gandy, 2005; Mitchell, 2003).

Certaines de ces explorations présentent l'expérience vécue des territoires d'infrastructures comme problématique. D'entrée de jeu, ils seront qualifiés comme des territoires illisibles (Appleyard et al., 1964). Parfois, ils seront nommés junkspace (Koolhaas, 2011), c'est-à-dire comme des débris de la modernité : « Traffic is Junkspace, from airspace to the subway; the entire highway system is Junkspace, a vast potential utopia clogged by its users » (Koolhaas, 2002, p. 180). Ils seront aussi considérés comme des vides programmés (Mangin, 2004). C'est-à-dire un espace « sans qualité ni raison apparente. » (Mangin, 2004, p. 100) qui est en fait le résultat « de normes, de ratios, de règlements, d'habitudes paresseuses » (Mangin, 2004, p. 102). Ou encore, désignés

comme des espaces hyposignifiants, donc un espace qui ne se signifie plus, car il est perçu comme un ensemble illisible et codifié par les individus (Desportes, 2005). Et, finalement, l'un des termes les plus populaires pour aborder les territoires d'infrastructures et autres géographies modernes est celui du non-lieu (Augé, 1992, 2008), soit : « un espace qui ne peut se définir ni comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme historique » (Augé, 1992, p. 100). Selon la plupart de ces perspectives, les territoires d'infrastructures n'évoquent aucune signification et les différents lieux qui les constituent sont à bien des égards anonymes.

Dans le même ordre d'idée, une posture originale, celle du cyborg, s'intéresse aussi, depuis le début des années 2000, à l'expérience complexe de territoires techniques et technologiques. Il est alors question d'une potentielle urbanisation-cyborg (Gandy, 2005), d'une ville de réseaux où la figure du cyborg est omniprésente (Mitchell, 2003) ou encore de l'hypothèse de la ville territoire des cyborgs (Picon, 1997, 2013). Bien que le terme «cyber» renvoie au «cyberspace» et donc à l'univers virtuel, l'idée du cyborg présente plutôt la capacité des infrastructures à lier ces différents univers (réel et virtuel) à travers l'expérience de la ville contemporaine :

« The cyborg metaphor allows for the simultaneity of concrete and imaginary perceptions of urban infrastructure so that the categories of the real and the virtual become interconnected facets of urban experience. » (Gandy, 2005, p. 38).

Les infrastructures urbaines supportent alors ce système métaphorique qu'est la ville-cyborg : « urban infrastructures can be conceptualized as a series of interconnecting life-support systems » (Gandy, 2005, p. 28); ou, en d'autres mots, la ville-cyborg est ce « couplage entre acteurs humains et infrastructures de la ville » (Picon, 2013, p. 44). Plus encore, cette posture reconnaît aussi la portée symbolique des infrastructures, s'appuyant notamment sur le concept de l'espace de représentations de Lefebvre déjà présenté (1974, 2000) :

« Urban infrastructures are not only material manifestations of political power but they are also systems of representation that lend urban space its cultural meaning » (Gandy, 2005, p. 40).

En termes d'expérience, les différents auteurs soulèvent la complexité sensorielle et esthétique de la ville-cyborg (Gandy, 2014; Picon, 1997). À travers cette complexité, l'expérience des individus est surchargée. Ils se retrouvent à naviguer dans un « monde de textures et de lumières où s'exprime une angoisse contemporaine » (Picon, 2010, p. 288). L'individu se déplace alors à l'intérieur d'un système urbain où de multiples significations sociales et culturelles, bien souvent contradictoires, se côtoient (Gandy, 2005).

En ce sens, pour illustrer cette expérience éclectique de la ville-cyborg, certains auteurs font référence au film *Blade Runner* de Ridley Scott (Figure 4), sorti en 1982 :

« Dans *Blade Runner* de Ridley Scott, le héros arpente inlassablement les rues d'une ville qui tient à la fois de Los Angeles et de Tokyo, de New York et de Teotihuacan. Véritable résumé du monde, d'un monde trop dense et trop vieux, d'un monde sans nature et sans rédemption, la ville de *Blade Runner* a presque tous les attributs de la prison. » (Picon, 2010, p. 288);

« A similar sense of overwhelming complexity is portrayed in the opening sequence of Ridley Scott's *Blade Runner* (1982) where the camera pans across a seemingly limitless expanse of flickering lights to show an urban galaxy representing Los Angeles in the year 2019. » (Gandy, 2005, p. 39).

Si certains des premiers travaux théoriques présentés proposent que les territoires d'infrastructures n'évoquent aucune sinon peu de signification (Augé, 1992, 2008; Desportes, 2005; Mangin, 2004), ceux qui explorent la métaphore du cyborg entrevoient à l'inverse une surstimulation expérientielle, esthétique et symbolique de la ville des infrastructures, des techniques et des technologies (Gandy, 2005; Mitchell, 2003; Picon, 1997, 2000).

Par contre, ces deux perspectives partagent l'idée d'une ville à l'esthétisme générique. D'un côté, la ville générique est l'œuvre de la banalité des lieux et d'une expérience sans signification. De l'autre, elle est plutôt causée par la grande complexité de ces mêmes lieux et une expérience symbolique et esthétique surchargée. Dans un cas comme dans l'autre, un peu à l'image du Los Angeles de *Blade Runner*, il est difficile de déceler l'identité, le *genius loci*, de la ville mise en scène.



Figure 4 : Concept art de *Blade Runner* (1982), réalisé par le designer Syd Mead (Source : EveryStockPhoto - public domain).

Ces différentes explorations théoriques soulèvent la complexité de l'expérience des territoires d'infrastructures et présentent la pertinence de s'y intéresser pour mieux comprendre la technicité de ville contemporaine. Il est par contre difficile de saisir à partir des écrits précédents comment ces territoires techniques sont véritablement vécus au quotidien, au sens ethnographique ou phénoménologique. Dans cette perspective, il semble aujourd'hui nécessaire d'investir l'expérience réelle des territoires d'infrastructures afin d'en documenter les dimensions sociales, culturelles, symboliques et politiques (Graham et McFarlane, 2015; Graham et Marvin, 2001).

La prochaine sous-section démontre comment cette critique, liée à l'expérience des territoires d'infrastructure et à leur aspect générique, influence actuellement des projets concrets ainsi que des perspectives de planification et de design de l'environnement comme celle du *Landscape Urbanism*.



## 1.1.4 Infrastructures en projet: l'exemple du *Landscape Urbanism*

Les différentes positions théoriques jusqu'à présent abordées n'ont pas seulement influencé les travaux de chercheurs et théoriciens. Qu'il soit question de la ville post-industrielle, du rôle grandissant des infrastructures dans la production de l'espace urbain, de l'hypermobilité de la société actuelle et, dans ce contexte, de l'expérience de la ville contemporaine. En fait, on remarque des conséquences tangibles de ces phénomènes à travers plusieurs projets d'aménagement à l'échelle de la planète (Shannon et Smets, 2010). Depuis un certain temps déjà, les concepteurs liés aux différentes disciplines de l'aménagement et du design de l'environnement (urbanistes, designers urbains, architectes paysagistes, architectes, etc.) sont de plus en plus interpellés par la conception d'infrastructures, principalement celles liées aux transports de biens et de personnes (Baber et Suba, 2016; Hung, Aquino, et Swa, 2013; P. Poullaouec-Gonidec, Paquette, et Marmen, 2015; Shannon et Smets, 2010).

D'ailleurs, c'est parallèlement à cet intérêt grandissant des professionnels pour ces espaces techniques qu'apparaît l'approche à la fois théorique et pratique du *Landscape Urbanism* (Corner et Hirsch, 2014; Donadieu, 2006; Leger-Smith, 2013; Shane, 2003; Waldheim, 2006). Ce paradigme s'inscrit dans la foulée de l'écologie du paysage. Il considère le paysage comme l'« unité de construction » (Leger-Smith, 2013, p. 7) principale du projet urbain (Waldheim, 2006). Inspiré par des réalisations majeures telles que la requalification du port de Barcelone dans les années 1980 et 1990 (Waldheim, 2006), le *Landscape Urbanism* est une discipline qui agit dans les interstices du tissu urbain :

« Landscape Urbanism, like landscape architecture, as an interstitial design discipline, operating in the spaces between buildings, infrastructural systems, and natural ecologies. » (Shane, 2003, p. 4).

Dans ce contexte, cette approche fait des infrastructures urbaines l'un de ses principaux objets de conception :

« landscape has a newfound relevance, offering a multivalent and manifold medium for the making of urban form, and in particular in the context of complex natural environments, post-industrial sites, and public infrastructure. » (Waldheim, 2006, p. 39).

Il est clair que la mise en œuvre de principes écologiques domine le discours du *Landscape Urbanism* (Donadieu, 2006; Leger-Smith, 2013; Waldheim, 2006). Cependant, l'un des thèmes centraux de cette approche est aussi l'imaginaire urbain et l'expérience de la ville par la réappropriation de l'espace public, notamment à travers la conception d'infrastructures (Corner, 2006; Corner et Hirsch, 2014; Waldheim, 2006).

Corner, l'une des figures principales du *Landscape Urbanism* et le concepteur du célèbre et controversé projet *High Line Park*, à Manhattan, avance en ce sens que :

« The collective imagination, informed and stimulated by the experience of the material world, must continue to be the primary motivation of any creative endeavor. » (Corner, 2006).

Si le *Landscape Urbanism* souligne la mise en projet des infrastructures urbaines, selon des impératifs qui dépassant les nécessités techniques, certaines limites et contradictions associées à cette perspective seront abordés ultérieurement dans ce mémoire.

Il faut surtout retenir que l'émergence du *Landscape Urbanism* ainsi que d'autres réflexions liées à l'infrastructure en tant que réel projet urbain, comme celle du *Infrastructural monument* (Baber et Suba, 2016), présentent un changement de perspective majeur vis-à-vis la conception des infrastructures. L'infrastructure n'est plus réfléchie «de manière autonome et fermée sur elle-même», elle incarne un réel projet urbain aux ambitions plurielles (Poullaouec-Gonidec et al., 2015, p. 15).

Pour ne présenter que ces quelques projets, il est intéressant d'énumérer certaines interventions qui, dans ce sens, tentent de réintégrer l'infrastructure à la ville et proposer une expérience différente de ces territoires.



Figure 5 : Port de Naoshima, Japon (Crédit photographique : Emile Forest, 2017).

À Barcelone par exemple, il y a les «Rondas». L'autoroute s'efface dans le sol et permet ainsi de créer un espace public qui longe le littoral. Ce projet a permis de repenser la mobilité du coeur de la ville et d'intégrer les quartiers avoisinants au centre d'un réel projet urbanistique. L'infrastructure c'est-à-dire l'autoroute urbaine est ainsi conçue comme un « support visuel à la ville » (P. Poullaouec-Gonidec et al., 2015, p. 17). À Houston on a requalifié une portion du corridor riverain, massivement investi par différents échangeurs et autoroutes surélevés. Ce projet nommé *Buffalo Bayou Promenade* permet de créer un parc urbain aux objectifs multiples en valorisant les espaces sous l'autoroute. La qualité de l'expérience pour les différents usagers est centrale aux aménagements déployés (Hung et al., 2013). Arborant une stratégie similaire, un réseau d'espaces verts a été implanté sur certaines emprises autoroutières surélevées à Shanghai. De plus, la mise en lumière nocturne des infrastructures dynamise l'expérience paysagère des usagers (Poullaouec-Gonidec et al., 2015). À Maastricht, aux Pays-Bas, l'autoroute A2 a été enfouie dans le cadre d'un chantier visant à reconnecter les quartiers centraux de la ville. Ce projet a permis la réalisation d'une promenade verte, de liens cyclables et piétons ainsi que l'accès à des espaces naturels (Poullaouec-Gonidec et al., 2015). À Melbourne on a créé une expérience esthétique des paysages en misant sur « l'abstraction



et la démesure sur le plan de l'échelle » (Poullaouec-Gonidec et al., 2015, p. 19). Ainsi, le parcours entre l'aéroport et le centre-ville est maintenant peuplé d'installations artistiques colossales. L'idée est de créer une expérience ludique pour cette entrée de ville (P. Poullaouec-Gonidec et al., 2015). Témoinant de la volonté de marquer les transitions paysagères, c'est-à-dire les arrivées comme les départs, la gare maritime de Naoshima incarne avec sa légèreté un nouvel esthétisme d'infrastructure portuaire (Figure 5) (Shannon et Smets, 2010). À Paris, le Boulevard périphérique incarne depuis longtemps la matérialisation physique des différences et inégalités qui existent entre le centre et les banlieues parisiennes. Plusieurs projets de requalification ont alors émergé ponctuellement depuis les années 90 pour réimaginer cette autoroute qui ceinture la ville. Il a fallu attendre la création de la Métropole du Grand Paris en 2016 pour que le plan stratégique, élaboré quelques années auparavant, soit mis en oeuvre. L'une des visions de cette planification est alors de réunifier les territoires qui bordent le corridor autoroutier. Les stratégies sont multiples : l'implantation de parcs urbains, la création de passerelles piétonnes et le recouvrement de l'infrastructure permettant la construction de projets architecturaux distinctifs, comme le projet « mille arbres » signé par l'architecte Sou Fujimoto. Bien d'autres exemples d'autoroutes, de ponts, de ports, de parcs et de projets où ces différentes infrastructures s'entrecroisent pourraient encore être pris en exemple (Shannon et Smets, 2010).

L'idée est que la requalification des sites post-industrielle comme la conception de nouvelles infrastructures convergent pour proposer de réels projets urbains porteurs de principes écologiques et souhaitant bonifier l'expérience et l'imaginaire de la ville contemporaine.

## 1.2 CONCEPT DE PAYSAGE

Les territoires d'infrastructures soulèvent des transformations paysagères profondes. Ils se superposent et s'entremêlent avec les formes urbaines héritées; ils s'inscrivent à la fois dans un processus d'urbanisation et de réurbanisation planétaire. Ainsi, les paysages urbains observables sont cet assemblage contemporain difficile à déchiffrer. Toutefois, c'est précisément grâce à ce trop-plein que le concept de paysage s'avère être une perspective intégratrice plus que pertinente pour investir les territoires d'infrastructures. Il permet précisément d'aborder cette complexité urbaine selon plusieurs dimensions. C'est-à-dire de documenter comment ces espaces techniques dialoguent avec le reste de la ville à travers l'expérience vécue. Ainsi, cette perspective permet de combler un besoin reconnu sur le plan de la documentation des dimensions sociales, culturelles et symboliques que suscitent de tels espaces (Gandy, 2014; Graham et McFarlane, 2015).

Considérant que le paysage est aujourd'hui «un concept foncièrement polysémique» (Poullaouec-Gonidec et al., 2005, p. 19), il est primordial d'explicitier comment il est mobilisé à l'intérieur de cette recherche. La présente section entend d'abord exposer la notion de paysage comme un concept qualification sociale et culturelle des territoires. Liée à cette posture, elle discute ensuite de la notion de paysages ordinaires (Groth et Bressi, 1997; Jackson et Carrere, 2003) ainsi que des contributions méthodologiques de dévoiler les significations et valorisations paysagères. Elle aborde ensuite comment le paysage est, à travers différentes approches, utilisé comme outil de lecture, de représentation et de conception des territoires urbanisés (Girod, 2006; Waldheim et Desimini, 2016). Finalement, les potentiels prometteurs de l'utilisation du mouvement pour le renouvellement des outils de caractérisations des paysages sont exposés sur la base des avancés liés au paradigme et méthodes des nouvelles mobilités.



Figure 6 : Représentation paysagère pittoresque, peinture de Martin Johnson Heade intitulé *Orchid and Hummingbird near a Mountain Waterfall*, réalisée en 1902 (Source : Wikimedia Commons)

### 1.2.1 Pour une qualification sociale et culturelle des territoires

À travers les différents courants et approches qui ont émergé depuis le 20<sup>e</sup> siècle, le paysage incarne bien plus que l'art pittoresque que l'on associe à la genèse de cette notion (Figure 6). De fait, il renvoie aujourd'hui à une pluralité de phénomènes : une ressource visuelle, une interaction entre activités humaines et territoire, une unité spatiale d'assemblages d'écosystèmes, une scène stimulant de multiples significations individuelles et collectives, une manifestation culturelle, un espace vécu, une empreinte des valeurs sociales, un portrait des rapports qualitatifs diversifiés à nos territoires, etc. (Poullaouec-Gonidec et al., 2005). Il peut être difficile de s'y retrouver à travers cette variété de propositions. En ce sens, deux grandes familles d'approches se dégagent par delà cette pluralité de significations (Poullaouec-Gonidec et al., 2005). Pour la première, le paysage renvoie avant tout aux formes matérielles et objectives des territoires. À celles-ci, il peut être associé le paysage de l'École de géographie française, le paysage de l'évaluation visuelle et certaines perspectives liées à l'écologie du paysage (Forman, 1995). Pour la

deuxième famille, le paysage est plutôt une « manifestation culturelle » (Poullaouec-Gonidec et al., 2005, p. 20). Cette approche culturaliste aborde le paysage de plusieurs façons : comme intervention artistique; comme une expression culturelle à déchiffrer (Berque, 1990; Jackson et Carrere, 2003); ou encore par l'interprétation des significations et valorisations liées aux territoires (Lenclud, 1995).

Au-delà de ces deux grandes familles historiquement reconnues (Poullaouec-Gonidec et al., 2005), une approche plus récente propose quant à elle que les aspects factuels et sensibles des territoires ne s'opposent pas, mais représentent plutôt deux dimensions indissociables du paysage (Paquette et al., 2005; Poullaouec-Gonidec et al., 2005; Tress et Tress, 2001). En ce sens, cette approche dialectique propose que le concept de paysage relèverait à la fois d'éléments objectifs (objets, formes et caractéristiques) et d'éléments subjectifs (qualification des éléments objectifs à l'aide des valeurs sociales et culturelles, des perceptions et représentations, des pratiques et des expériences). Le paysage incarne alors la relation dialectique, pour un espace-temps donné, de ces dimensions factuelles et sensibles (Poullaouec-Gonidec et al., 2005). Il faut mentionner que cette approche dialectique du paysage n'est pas sans rappeler la triade de l'espace proposé par Lefebvre (2000) précédemment présentée.

Outre les différences entre les approches objectives, culturalistes et dialectiques du paysage, il semble que la réelle valeur du concept provient spécifiquement de cette diversité de contributions (Poullaouec-Gonidec et al., 2005). En ce sens, l'objectif actuel n'est pas de définir LE paysage, mais plutôt, comme le suggère les auteurs de *Paysages en perspective* citant les propos de Luginbühl et coll., « de reconnaître la pleine valeur des contributions disciplinaires et de rendre explicite sa propre position » (Poullaouec-Gonidec et al., 2005, p. 35). Dès lors, cette recherche s'inscrit davantage dans les approches dialectiques et considère le paysage comme un concept de qualification sociale et culturelle des territoires.

À cet égard, les prochaines sous-sections présentent les assises théoriques plus précises liées à cette position.

### 1.2.1.1 Paysages ordinaires

La notion de paysages ordinaires peut s'apparenter à l'idée de paysages internes (Riley, 1997), de paysage de proximité (Trom, 2001) ou encore de paysages assimilés à la notion de cadre de vie (Luginbühl, 2001). Elle renvoie principalement à trois approches, soit : l'étude des paysages culturelle, l'approche sensible du paysage et l'anthropologie du paysage.

Premièrement, l'étude des paysages culturels peut, de manière générale, être définie comme une démarche pluridisciplinaire permettant l'étude des territoires comme une entité culturelle (Groth et Bressi, 1997; Jackson, 1984; Jackson et Carrere, 2003; Lewis, 1976). Dans ce contexte, toute intervention humaine est considérée comme un acte créateur et révélateur de paysages. Ainsi, les paysages ordinaires deviennent le reflet des expériences, des pratiques et des valeurs des individus ou des groupes sociaux qui habitent le territoire en question; il est « un espace social habité » (Poullaouec-Gonidec et al., 2005, p. 30) :

« Landscapes denotes the interaction of people and place : a social group and its spaces, particularly the spaces to which the group belongs and from which its member derive some part of their shared identity and meaning. » (Groth et Bressi, 1997, p. 1).

L'étude des paysages ordinaires implique alors d'enrichir les connaissances envers les lieux du quotidien. Ceux qui, de prime abord, semblent peut-être banals pour le visiteur, mais qui présentent une grande richesse symbolique pour ceux qui habitent le territoire.

Deuxièmement, l'approche sensible du paysage (Berque, 1990; Lenclud, 1995; Sansot, 1983) tente quant à elle d'humaniser, voire dans certains cas poétiser, les espaces de tous les jours. Cette approche s'intéresse particulièrement aux significations et aux expériences (Berque, 1990). Le concept de paysage qui émerge de cette approche sensible est alors indissociable du quotidien et du vécu. Pour Berque, il est la dimension sensible et symbolique des milieux humains (Berque, 1990). Il se présente comme un ensemble de formes actives ou passives, de prises accessibles ou non, dépendamment des manières de percevoir, de penser et d'agir des individus. Ainsi, tous font l'expérience d'un paysage unique alliant à la fois des symboliques individuelles et collectives. Le paysage se dévoile alors comme « un fragment privilégié du monde qui avait quelque chose à nous dire sur nous-mêmes » (Sansot, 1983, p. 58). Ainsi, il peut être avancé que le paysage de l'approche sensible est plus intime et expérientiel. Cela ne veut pas dire qu'il n'est pas porteur de



valeurs collectives, mais qu'il renvoie tout de même davantage à l'individu.

Troisièmement, l'anthropologie du paysage (Ingold, 1993; Low et al., 2005) vise quant à elle à rendre compte des éléments ou caractéristiques valorisés par un individu ou un groupe social (Poullaouec-Gonidec et al., 2005). Cette posture renvoie surtout aux approches méthodologiques de l'ethnologie et de l'ethnographie pour documenter les pratiques et les discours des individus envers les paysages de leur quotidien. De façon générale elle :

«s'efforce d'accéder au point de vue indigène et s'interroge sur les déterminations en fonction desquelles les hommes étudiés construisent leur espace, en le délimitant, en l'occupant, en le meublant, en le mesurant, en le transformant, en le différenciant, en le désignant, en le pensant sous toutes ses formes et dans tous ses aspects, en lui imprimant en somme une marque révélatrice de leur identité.» (Lenclud, 1995, p. 11).

Ainsi, pour l'anthropologie du paysage il s'agit moins de juger quel espace est ou n'est pas paysage, mais bien plus de révéler le paysage construit par les valorisations et significations sociales et culturelles (Poullaouec-Gonidec et al., 2005).

S'appuyant sur l'étude des paysages culturels, l'approche sensible du paysage et l'anthropologie du paysage, les paysages ordinaires se manifestent à travers la relation complexe qui existe entre les individus et leurs espaces et expériences de leur quotidien. Pour que ce paysage soit révélé, il semble alors nécessaire d'interroger les individus. La prochaine sous-section aborde précisément une notion visant à documenter la relation entre individu ou groupe social et paysage.

### 1.2.1.2 Significations paysagères

Les approches sociale et culturelle des paysages, qu'elles s'inscrivent sous l'angle de la géographie culturelle (Besse et Tiberghien, 2003; Groth et Bressi, 1997; Jackson, 1984; Jackson et Carrere, 2003; Lewis, 1976), sous l'angle des approches sensibles (Berque, 1990; Lenclud, 1995; Sansot, 1983) ou encore sous l'angle de l'anthropologie des paysages (Ingold, 1993; Low et al., 2005), tentent de dépasser l'idée selon laquelle le paysage n'est qu'une simple expression esthétique. Comme discuté précédemment, le paysage est tantôt un artefact révélateur des symboles, des valeurs et des aspirations des communautés, et tantôt l'expression sensible de la relation d'un individu ou d'un groupe social envers les espaces de leur quotidien.

L'un des objectifs centraux des approches sociales et culturelles est spécifiquement de s'intéresser aux significations et aux rapports sensibles entretenus envers un paysage. Ainsi et à titre d'exemple, certains auteurs ont mobilisé l'approche sociale et culturelle des paysages pour documenter les formes paysagères dans lesquelles s'ancre l'identité d'une communauté de la région métropolitaine de Chicago (Stewart et al., 2004); décrire les valorisations socioculturelles de différents groupes d'individus, pour améliorer la conception et la gestion d'espaces publics et de parcs (Low et al., 2005); déterminer la nature et l'éventail des valeurs culturelles exprimées par des résidents envers le paysage de deux régions de la Nouvelle-Zélande (Stephenson, 2008); développer des outils de caractérisation des paysages en vue de contribuer à des processus d'aménagement plus sensibles aux symboles locaux et suscitant un plus grand engagement des citoyens, en Illinois (Glover et al., 2008); ou explorer l'expérience et les valeurs paysagères des citoyens d'une ville périurbaine de la région métropolitaine de Montréal (Bergeron et al., 2014).

S'appuyant sur les postures théoriques des différentes approches discutées (Berque, 1990; Groth et Bressi, 1997; Jackson, 1984; Jackson et Carrere, 2003; Lenclud, 1995; Sansot, 1983) et celles des différentes recherches brièvement présentées (Bergeron et al., 2014; Davodeau et Toublanc, 2010; Glover et al., 2008; Low et al., 2005; Luginbühl, 2001; Paquette et al., 2005; Stephenson, 2008; Stewart et al., 2004), la notion de «landscape meanings», semble être particulièrement porteuse pour la présente recherche. Cette notion apparaît à maintes reprises, par exemple chez Jackson: « a landscape is not complete or even livable unless it acknowledges and celebrates the role of time and unless it builds monuments to give meaning and dignity to our short existence on earth.» (Jackson, 1984, p. 112); chez Groth, « cultural landscape studies focus most on the history

of how people have used everyday spaces – buildings, rooms, streets, fields, or yards – to establish their identity, articulate their social relations, and derive cultural meaning.» (Groth, 1997, p. 1) et chez Gandy, «The idea of landscape is presented as a series of intersecting material and conceptual terrains that can promote wider reflection on the meaning of spatial ambiguity, complexity and multiplicity.» (Gandy, 2016, p. 433).

Le verbe auquel renvoie le mot « meaning » permet d’esquisser une définition française du terme. En fait, « mean » (mænan), désigne l’action de *vouloir dire* ou de *signifier quelque chose*. Ainsi, « meanings » peut alors être défini comme le sens ou la signification accordé à ladite chose. Pour ce qui est des cas de figure explorés, *landscape meanings* ou significations paysagères réfèrent alors à ces éléments ou caractéristiques d’un paysage qui se signifient, qui veulent dire quelque chose pour un individu ou un groupe social.

La différence importante à faire ici est celle entre cette idée de significations paysagères (*landscape meanings*) et celle, aussi grandement utilisée, de valeurs paysagères (*landscape values*). En fait, la question des valeurs paysagères s’appuie sur la notion de valeurs culturelles et tente de documenter les éléments ou caractéristiques valorisés par les individus ou groupes sociaux (Stephenson, 2008). Tandis que les significations paysagères s’intéressent, comme nous venons de le présenter, au sens que l’on accorde à un paysage, que celui-ci renvoie à des aspects positifs ou négatifs de la part des individus (Gustafson, 2001).

En conclusion, cette recherche définit le paysage comme un concept de qualification sociale et culturelle. Plus précisément, elle souhaite aborder les espaces quotidiens selon les significations que les individus leur attribuent à travers leurs expériences vécues.

Figure 7 : Photographie du dessous de l’autoroute 15, Montréal (Crédit photographique : Emile Forest, 2016)





Capter les significations paysagères d'un territoire d'infrastructures

## 1.2.2 Paysage, mouvement et nouvelles mobilités

Considérant que les territoires d'infrastructures s'organisent autour du déploiement des réseaux de communications, notamment le transport des biens et personnes, ainsi que l'hypermobilité de la société actuelle, il apparaît essentiel d'articuler la notion de paysage avec l'idée de mouvement. Or, la reconnaissance du mouvement comme un phénomène révélateur, voire créateur, de paysages défie les fondements mêmes du concept. De fait, le mouvement bouleverse notre façon d'aborder les paysages, notamment, lorsque nos modes de déplacement ou nos parcours évoluent et proposent une expérience renouvelée des territoires (Desportes, 2005). À travers ces nouvelles façons de se mouvoir, les perceptions se transforment et les lieux connus se définissent, ou se redéfinissent, selon des perspectives, vitesses et rythmes inédits.

Le concept même de paysage est issu de l'art pittoresque et de la mise en scène esthétique où aucune importance n'est accordée au mouvement lui-même. La traversée de ces paysages pittoresques est plutôt vécue comme une succession de scènes figées et non pas comme une expérience continue (Conan, 2003). Comme le fait remarquer Conan en citant les propos de Bergson : « nous raisonnons sur le mouvement comme s'il était fait d'immobilités » (Conan, 2003, p. 23). L'auteur présente ce paradoxe comme révélateur de notre appréhension immobile du paysage.

Par contre, plusieurs auteurs ont contribué à reconsidérer ces assises théoriques du paysage afin de dépasser l'idée que le mouvement se résume à l'addition de cadrages immobiles. Sans prétendre à l'exhaustivité, voici certains travaux qui expriment différents contextes d'émergence d'une pensée des paysages en mouvement. En termes d'études de caractérisation territoriales, l'ouvrage *The view from the road* est l'une des approches pionnières. Cet ouvrage, à l'aide de schémas détaillés et d'illustrations de séquences visuelles, développe une grille de lecture et de caractérisation visuelle des paysages urbains en situation de conduite routière. Il présente également comment l'expérience de la conduite automobile peut s'avérer plaisante et ainsi enrichir notre compréhension des villes (Appleyard et al., 1964). Dans le but de mieux comprendre et documenter nos espaces vécus, Nageleisen propose quant à lui une réflexion sur le rôle du paysage comme clé de lecture et de découverte des territoires traversés, selon la perspective des pratiques habituelle de déplacement (Nageleisen, 2011). En termes d'étude utilisant le mouvement comme outil de recherche, Brush et al. (2000) se sont servis de parcours

routiers pour documenter les préférences de différents groupes d'usagers envers des paysages agricoles, des paysages forestiers et des paysages périurbains. Dans le même ordre d'idée, et en contexte québécois, Froment et Domon (2006) ont évalué l'appréciation paysagère des emprises autoroutières soumises à la gestion écologique, selon la perspective d'usagers de ces infrastructures. Finalement, en termes de recherches historiques, nous devons mentionner l'ouvrage *Paysages en mouvement : Perception de l'espace et transports (XVIIIe-XXe siècle)* de l'ingénieur et urbaniste Pierre Desportes (2005). L'auteur y présente comment les progrès techniques en termes de mode de transport, c'est-à-dire la route, le chemin de fer et l'automobile, ont transformé notre façon de se mouvoir et donc notre façon d'interpréter les paysages.

À la lumière de ces recherches, deux constats peuvent être faits envers le mouvement comme outil de construction et de production des paysages. Premièrement, le mouvement sert d'abord et avant tout à accéder à la perspective de ceux qui se meuvent. Il implique de s'intéresser au vécu et à l'expérience que permet la traversée des territoires. Deuxièmement le mouvement suppose que l'on souhaite dépasser la tradition immobile de l'étude des paysages. Il invite alors à accorder davantage d'importance aux transitions, aux ambiances et aux interrelations des espaces vécus, plutôt qu'à une vue ou un panorama donné. L'ensemble de l'expérience paysagère est, dans le cas de l'analyse par le mouvement, plus grande que la somme des scènes paysagères observables. Dans cet ordre d'idée, certains auteurs, tels que Girot, insistent sur la capacité de l'étude du paysage en mouvement à rendre compte des «trous noirs» et des entre-deux paysagers (Girot, 2006). L'étude de ces multiples scènes paysagères ordinaires permet alors de rendre compte plus justement de l'expérience vécue de l'espace urbain actuel.

Ces différents constats et potentiels envers l'importance maintenant reconnue du mouvement pour l'étude des paysages est non sans rappeler l'émergence du paradigme des nouvelles mobilités (Sheller et Urry, 2006) ainsi que des méthodes de la mobilité qui lui sont associées (Büscher et Urry, 2009; Büscher, Urry, et Witchger, 2010). Si la définition de ces méthodes est présentée plus en détail dans le chapitre portant sur les approches méthodologiques, il importe de dire quelques mots sur les assises théoriques plus spécifiques de ce courant de pensée. En effet, Sheller et Urry (2006) stipulent que l'un de ces fondements théoriques est le tournant spatial des sciences sociales (Soja, 1989). Dans ce contexte, le mouvement a permis d'aborder l'espace comme un phénomène social (de Certeau, 1990; Lefebvre, 2000; Soja, 1989), avec une attention particulière à la manière

dont les gens habitent (fabriquent, pratiquent, utilisent, négocient, représentent, etc.) leurs espaces. Ce nouveau paradigme implique que les phénomènes sociaux se définissent aujourd'hui par les mouvements quotidiens qui sont de plus en plus fréquents à travers les multiples réseaux (physiques ou non) de la société contemporaine (Sheller et Urry, 2006). Ce faisant, il cherche à dépasser les catégories conventionnelles que les auteurs présentent comme statiques : « static categories of nation, ethnicity, community, place, and state within much social science » (Sheller et Urry, 2006, p. 211). Ainsi, ces différentes assises théoriques invitent à s'intéresser aux mobilités contemporaines et leurs incidences sur nos façons d'habiter et définir les lieux du quotidien.

Plus encore, dans un contexte d'urbanisation planétaire (Brenner et Schmid, 2015) où la mobilité est maintenant reconnue comme élément fondateur de notre urbanité (Boudreau, 2017), le mouvement doit influencer les postures épistémologiques comme les approches méthodologiques des recherches actuelles. En ce sens, les avancés des méthodes de la mobilité (Büscher et Urry, 2009; Hein et al., 2008), comme la méthode des parcours commentés (Kusenbach, 2003; Petiteau et Pasquier, 2001), offrent des approches inspirantes pour renouveler les outils et démarches de lecture des paysages. Comme mentionné, ces méthodes prometteuses pour la recherche seront discutées dans le prochain chapitre.

### 1.2.3 Le paysage est un outil

Aujourd'hui, le concept de paysage est reconnu comme un outil permettant à la fois de comprendre la complexité de l'espace urbain, en plus de permettre d'en imaginer les transformations (Boutinet, 2001; C. Girot, 2006; Occhiuto, 2016; Philippe Poullaouec-Gonidec, 2013; C. Waldheim, 2006). L'intérêt est alors d'aborder le concept de paysage comme un outil de représentation et d'action, apte à contribuer à la planification et conception des projets. D'une part, il aide à créer des représentations qui entremêlent les dimensions factuelles et sensibles (C. Waldheim et Desimini, 2016). D'autre part, il vise à imaginer des changements qui s'appuient sur les aspects sociaux, culturels et symboliques (Boutinet, 2001; Occhiuto, 2016; Poullaouec-Gonidec, 2013).

En termes d'outil de représentation, plusieurs travaux pionniers ou novateurs ont tenté de présenter, à l'aide du paysage, les différentes dimensions de l'espace. Entre autres, nous pouvons penser aux explorations cartographiques (McHarg, 1969; Waldheim et Desimini, 2016), aux utilisations multiples de photomontages (Waldheim et Hansen, 2014), aux représentations alliant une variété d'informations (cartes, photographies, photographies aériennes, données territoriales, etc.) (Corner et Hirsch, 2014; Corner et MacLean, 2000) ou encore à l'émergence d'outils de modélisations performants (Girot et al., 2013b). À l'intérieur de ces cas de figure, le paysage-outil participe à « a representational project that merges spatial precision and cultural imagination » (Waldheim et Desimini, 2016, p. 9). Certaines initiatives s'inscrivent notamment dans la foulée du Landscape Urbanism et avancent que : « landscape has become a lens through which the contemporary city is represented and a medium through which it is constructed » (Waldheim, 2006, p. 15). Elles reconnaissent ainsi le rôle du paysage comme outil afin de mieux documenter, représenter et comprendre la complexité de l'espace urbain (Corner et Hirsch, 2014; Girot, 2006; Girot et al., 2013b; Girot et Truniger, 2012; Lanza et Girot, 2014; Waldheim, 2006; Waldheim et Hansen, 2014).



Il faut mentionner que l'intérêt de ces quelques contributions réside précisément dans la mobilisation du paysage comme un outil de représentation et de conception lié au projet urbain. Par contre, l'approche plus générale du *Landscape Urbanism* soulève un certain nombre de contradictions et parfois certains raccourcis théoriques, notamment envers les aspects sociaux et politiques des territoires urbains (Thompson, 2012).

De plus, si plusieurs approches soulèvent des potentiels inspirants en termes de nouvelles façons d'illustrer ou d'imaginer les paysages, elles sont souvent élaborées uniquement à partir de savoirs experts. Comme Scott le souligne, s'appuyant sur les travaux de Zube et al. (1982), il semble qu'il y ait cette tradition en études paysagères où la vision des experts prédomine : « The expert-led philosophy proposes that only trained professionals have the ability to express judgments of landscape quality through interpreting the aesthetic values of society in a consistent and coherent manner. » (A. Scott, 2011, p. 2755). Bien entendu, cette critique peut s'étendre plus largement aux domaines aménagistes, où leur essor s'est déployé par la planification urbaine autoritaire et centralisée promouvant une ingénierie sociale (Choay, 1965; Hall, 2014; Scott, 1998). Néanmoins, nous assistons depuis un certain temps à l'émergence d'une diversité de postures théoriques, méthodologiques et pratiques qui investissent la perspective des citoyens pour documenter les dimensions sociales et culturelles des paysages (Bergeron et al., 2014; Davodeau et Toublanc, 2010; Glover et al., 2008; Low et al., 2005; Luginbühl, 2001; Paquette et al., 2005; Stephenson, 2008; Stewart et al., 2004). Ainsi, il semble que le développement de nouvelles approches ou nouveaux outils doit viser l'émergence d'une connaissance paysagère construite à l'aide des savoirs locaux (J. C. Scott, 1998), c'est-à-dire à l'aide de la perspective de ceux qui habitent et pratiquent la ville au quotidien. À cet égard, certains auteurs proposent même que le paysage stimule la participation du public dans la planification et la conception des territoires (Davodeau et Toublanc, 2010). Selon ce point de vue, le paysage devient alors un «moteur et un support efficace pour mobiliser les différents acteurs du territoire à différentes échelles (quartier, commune, groupement de communes).» (Davodeau et Toublanc, 2010, p. 14).

La perspective du paysage comme outil (de représentation et d'action) et les potentiels abordés du mouvement pour les approches de caractérisation des paysages semblent être un angle de recherche pertinent pour investir les territoires d'infrastructures préalablement définis en tant qu'espaces de réseaux techniques.



## 1.3 TERRAIN D'EXPÉRIMENTATION

Cette section présente le terrain d'expérimentation, c'est-à-dire le territoire d'infrastructures retenu pour réaliser la présente recherche. Tirant profit de la démarche de prospective paysagère *YUL/MTL : Paysages en mouvement*<sup>2</sup>, le territoire de la recherche est le parcours d'entrée de ville entre l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau (YUL) et le centre-ville de Montréal.

La démarche *YUL/MTL : Paysages en mouvement*, visant l'élaboration d'une vision pour la requalification de ce parcours, souhaitait apporter une réponse au caractère anonyme de l'entrée de ville montréalaise :

« le défi de la mobilité urbaine à valeur paysagère réside dans la capacité de produire un sens expressif, partageable et appropriable collectivement en n'aménageant non pas une infrastructure routière ou autoroutière, mais bien un territoire signifiant pour transcender le non-lieu et les affres de la ville-générique.  
» (Poullaouec-Gonidec et al., 2015, p. 253).

La démarche *YUL/MTL* a alors mobilisé le point de vue d'experts et d'acteur publics lors de trois grandes étapes (Poullaouec-Gonidec et al., 2015) : (1) l'élaboration d'une vision prenant appui sur un travail de concertation mené auprès d'une table de travail regroupant différentes organisations relevant des paliers fédéral, provincial, municipal et local ainsi que des gestionnaires d'infrastructures de transports; (2) l'organisation d'exercices d'idéation comprenant une soixantaine de propositions issues d'un concours international d'idées ainsi qu'une douzaine d'autres issues d'un atelier de design urbain; (3) la conception d'outils d'actions qui regroupent une quarantaine de stratégies d'intervention ainsi que cinq scénarios possibles d'aménagement pour le corridor, afin de guider le projet (Poullaouec-Gonidec et al., 2015).

Considérant l'engagement des acteurs publics et des experts, il y a maintenant une nécessité d'ouvrir cette réflexion au point de vue des citoyens, notamment celui de résidents des quartiers limitrophes et usagers des infrastructures du projet. Ce besoin invite à investir l'expérience réelle de ce territoire d'infrastructures et son contexte élargi pour ainsi documenter les perceptions et les représentations qui lui sont associés. En

---

<sup>2</sup> Démarche menée par la Chaire en paysage et en environnement (CPEUM) et la Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal en partenariat avec le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal.





Figure 8 : Positionnement de Montréal à l'intérieur de la structure autoroutière de la partie est de l'Amérique du Nord (Source des données géospatiale : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéolIndexUdeM, consultée en 2018).

d'autres mots, il est souhaité d'ajouter l'imaginaire de citoyens à la discussion envers l'avenir de ce territoire. En ce sens, le concept de paysage semble tout indiqué pour révéler des significations, préoccupations ou aspirations citoyennes inédites. Ainsi, le contexte territorial (Figures 8, 9 et 10) de la démarche *YUL/MTL: Paysages en mouvement* se présente comme un terrain d'expérimentation unique pour la présente recherche.

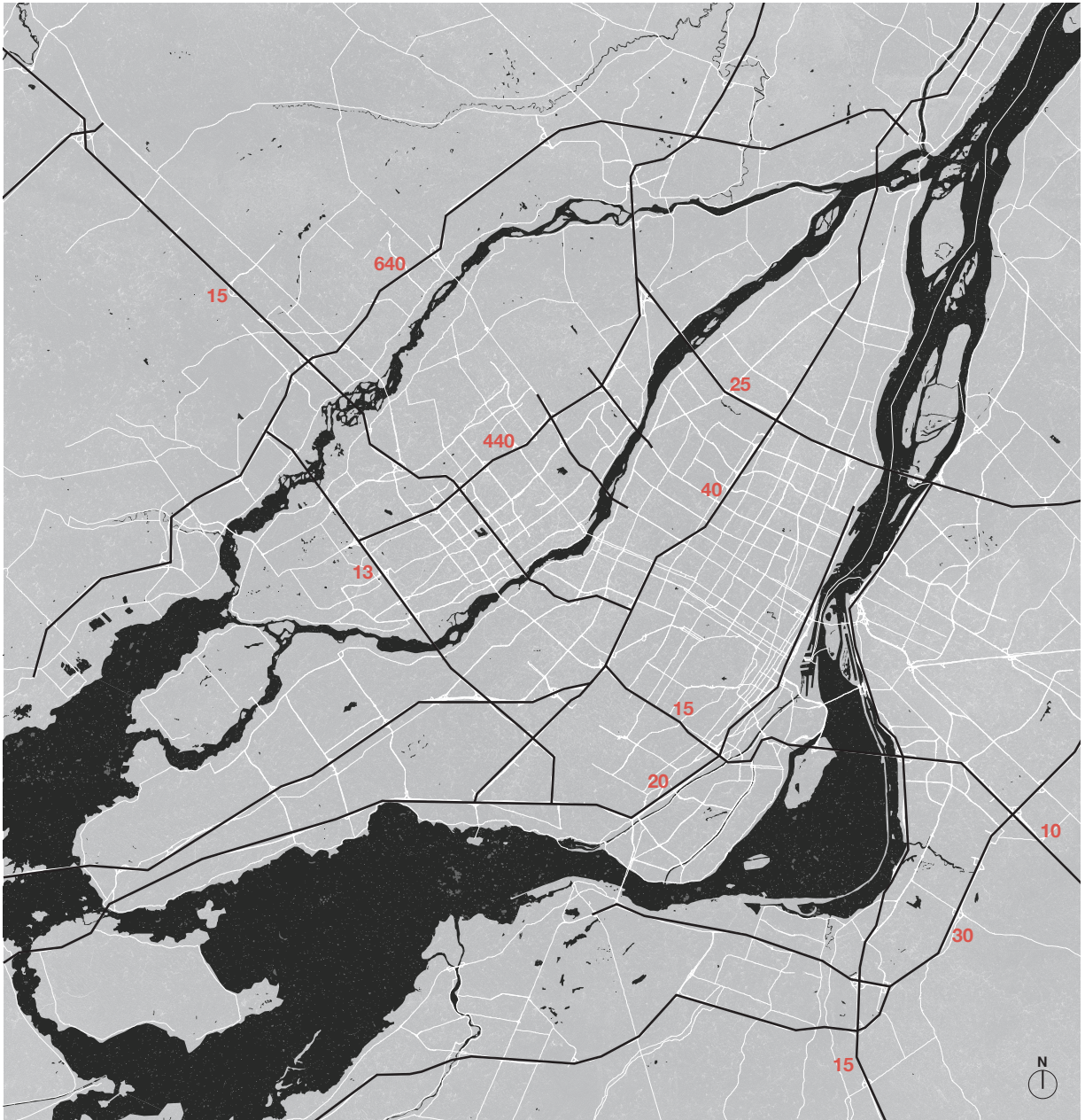


Figure 9 : Structure autoroutière de la région métropolitaine de Montréal (Source des données géospaciales : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéolIndexUdeM, consultée en 2018).



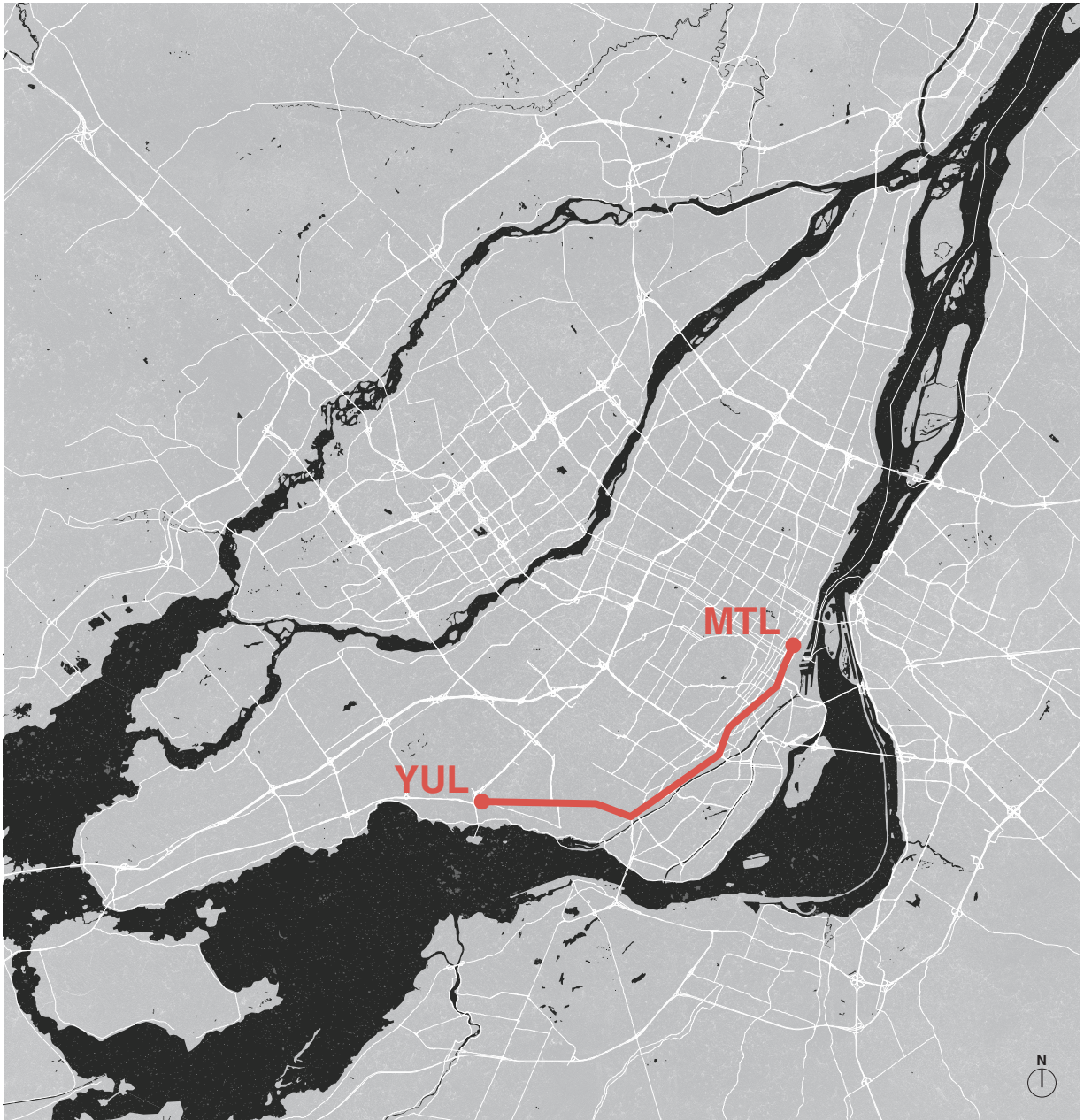


Figure 10 : Parcours d'entrée de ville entre l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau (YUL) et le centre-ville de Montréal (Source des données géospatiale : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéoIndexUdeM, consultée en 2018).

Par contre, il est essentiel de mentionner dès maintenant que le terrain d'étude a évolué au cours de la démarche. Initialement, il devait correspondre à l'un des six secteurs d'interventions identifiés sur le parcours d'entrée de ville entre l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau et le centre-ville de Montréal comme un secteur de requalification prioritaire dans les années à venir. Plus précisément il s'agissait du site de l'échangeur Saint-Pierre et ces abords. Ce secteur avait été choisi, car il est en cours de planification, ainsi la présente recherche souhaitait contribuer aux réflexions quant à son avenir. Par contre, suite aux quatre premiers parcours commentés, l'élargissement du terrain d'étude est devenu inévitable.

Premièrement, la rapidité du mouvement en automobile oblige à s'intéresser à des territoires beaucoup plus vastes. En fait, les quatre premiers participants n'ont tout simplement pas abordé le territoire ciblé de l'échangeur Saint-Pierre. Ils le traversaient avec une telle rapidité qu'il n'était qu'une anecdote dans leur parcours. Deuxièmement, étant donné la nature ouverte et flexible des entretiens lors des parcours commentés, le discours des participants ne visait pas des formes paysagères précises, mais couvrait un large éventail d'aspects de l'expérience urbaine, passant du sensible au formel. Ainsi, l'identification d'un secteur très précis comme terrain d'étude devenait de moins en moins crédible. Il apparut au final plus pertinent d'élargir le terrain d'étude à tout le corridor autoroutier entre l'aéroport et le centre-ville (A15, A20 et A720) et son contexte élargi (est-ouest et nord-sud), sans mettre en péril les objectifs de l'étude sur le plan méthodologique.

## 1.4 NOTIONS CLÉS ET QUESTIONNEMENTS DE RECHERCHE

Comme mentionné, les infrastructures urbaines et les territoires qu'elles influencent sont des éléments constitutifs de la ville contemporaine (Gandy, 2005, 2014; Graham et Marvin, 2001; Hall, 1997; Webber, 1968). L'idée des métropoles globales (Graham et Marvin, 2001; Sassen, 2002), comme celle d'une société en mouvement où les modes de vie se définissent aujourd'hui par de multiples mobilités (Sheller et Urry, 2006), repose sur le déploiement de réseaux d'infrastructures (communication et transport). L'infrastructure est peut-être même devenue l'objet spatial le plus déterminant de l'urbanité actuelle, c'est-à-dire des façons d'habiter (Berger, 2006, 2007; Graham et McFarlane, 2015; Graham et Marvin, 2001). Comme plusieurs auteurs le proposent, ce rôle prédominant des infrastructures risque de s'amplifier au gré des innovations technologiques qui prolifèrent aujourd'hui (Gandy, 2005; Mitchell, 2003; Picon, 2013).

La pertinence d'investir les territoires d'infrastructures est multiple. Considérant que l'analyse des infrastructures urbaines a été dominée par les perspectives technocratiques et historiques (Graham et Marvin, 2001), cette recherche s'intéresse davantage aux dynamiques sociospatiales qui sont associées à de tels espaces (Gandy, 2014; Graham et McFarlane, 2015). Ainsi, les territoires d'infrastructures ne sont plus seulement définis comme un espace technique, mais aussi comme un espace social contribuant à l'imaginaire de la ville contemporaine (Lefebvre, 2000). En ce sens, cette recherche souhaite mobiliser le point de vue des citoyens et usagers pour mieux comprendre en quoi les infrastructures « reshape everyday urban life » (Graham et McFarlane, 2015, p. 2). L'objectif est alors de dépasser les postures théoriques qui, d'entrée de jeu, définissent les territoires d'infrastructures ou leur expérience comme, entre autres, des non-lieux (Augé, 1992, 2008). Dans cette optique, il est nécessaire d'investir l'expérience quotidienne réelle des territoires d'infrastructures comme un phénomène en soi, mais aussi comme une stratégie permettant d'accéder aux significations, préoccupations et aspirations de citoyens (Rao, 2015). L'idée est de transcender la perspective extérieure et distante d'un système d'infrastructures ordonné pour ainsi révéler la complexité sociospatiale des territoires d'infrastructures vécus jour après jour (Rao, 2015).

Une posture théorique pertinente pour étudier ces aspects des territoires d'infrastructures est celle des paysages ordinaires (Groth et Bressi, 1997; Luginbühl, 2001; Riley, 1997; Trom, 2001). Inspiré de l'analyse des paysages culturels (Groth et Bressi, 1997; Jackson, 1984; Jackson et Carrere, 2003; Lewis, 1979), l'approche sensible du paysage (Berque, 1990; Lenclud, 1995; Sansot, 1983) et l'anthropologie du paysage (Lenclud, 1995; Low et al., 2005), celle-ci implique de s'intéresser aux expériences quotidiennes pour déceler les significations socioculturelles imbriquées dans ces espaces dits banals: «Everyday experience is essential to the formation of human meanings.» (Groth, 1997, p. 3). Les territoires d'infrastructures deviennent alors un paysage vécu porteur de symboliques plurielles.

Plus encore, s'inspirant du paradigme des nouvelles mobilités (Sheller et Urry, 2006) et considérant que les territoires d'infrastructures s'organisent autour des réseaux de communications, il semble que le contexte de la recherche est particulièrement adapté pour investir les potentiels de l'étude des paysages à l'aide du mouvement.

En termes de terrain d'étude, la présente recherche tire profit de la démarche préalablement présentée *YUL/MTL : Paysages en mouvement*. Le territoire entre l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal se présentent ainsi comme un terrain d'expérimentation unique. La démarche *YUL/MTL* permet alors d'explorer cette position théorique envers les territoires d'infrastructures dans un contexte bien réel. De fait, il y a maintenant une nécessité, suite aux travaux déjà entamés, à ouvrir la réflexion à la perspective de citoyens et d'usagers, sous l'angle d'une connaissance des significations sociales et culturelles.

Les questions de recherches qui émergent de ces différentes explorations théoriques, méthodologiques et pratiques sont les suivantes :

1. Quels sont les potentiels d'une démarche méthodologique, en termes de cueillette de données et d'analyse, qui considère les paysages urbains à l'aide du mouvement et l'utilisation d'outils multimédia, comme la vidéo numérique ?
2. Qu'elles sont, pour les résidents et utilisateurs fréquents d'un territoire d'infrastructures, tel que le corridor autoroutier entre l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal, les significations sociales et culturelles entretenues avec les paysages urbains traversés ?
3. Comment cette perspective paysagère liée à l'expérience de l'espace urbain peut-elle enrichir notre compréhension des territoires d'infrastructures et contribuer aux réflexions quant aux projets de requalification et conception qu'ils suscitent ?

Le prochain chapitre présente les différentes approches méthodologiques qui ont été mobilisées pour répondre à ces questions. L'idée est de contribuer à la fois au développement des outils de caractérisation et représentation des paysages urbains ainsi qu'à la réflexion envers les territoires d'infrastructures actuels et futurs.

# **CHAPITRE 2 : DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE**





Figure 11 : Photographie de la caméra tout-en-un utilisée lors de la recherche, autoroute Ville-Marie, Montréal (page précédente)  
(Crédit photographique : Emile Forest, 2016).

Le précédent chapitre a positionné l'importance d'investir la perspective de citoyens, à l'aide de leur expérience quotidienne, pour explorer le paysage socioculturel des territoires d'infrastructures. Il a notamment abordé la question des méthodes de la mobilité, ainsi que l'utilisation d'outil multimédia pour rendre compte des paysages documentés en mouvement.

Ce chapitre présente la méthode des parcours commentés, comme une méthode de la mobilité apte à révéler la relation individu et espace. L'utilisation d'outils multimédia et notamment de la caméra vidéo numérique en recherche est clarifiée en mettant en évidence les potentiels de ces outils pour la recherche. La méthode de collecte de donnée est présentée ainsi que les stratégies d'analyse mobilisées pour déceler le sens des propos des participants envers les paysages traversés.

## 2.1 APPROCHES MÉTHODOLOGIQUES

### 2.1.1 Méthodes de la mobilité

Les démarches méthodologiques qui s'inscrivent dans le paradigme des nouvelles mobilités (Cresswell, 2006; Sheller et Urry, 2006) révèlent des alternatives prometteuses pour explorer les relations des individus envers leurs espaces quotidiens. Les méthodes qui permettent de documenter et analyser ces nouvelles mobilités impliquent, d'une part, de rendre compte des mouvements pluriels (individus, images, informations, objets, etc.) qui caractérisent les phénomènes sociaux. Les chercheurs explorent ces déplacements, ils vont même jusqu'à s'engager physiquement dans l'espace avec leurs sujets (Büscher et Urry, 2009). D'autre part, les « mouvements » de ces mobilités deviennent centraux à l'analyse de l'organisation sociale : « researchers are tuned into the social organization of moves » (Büscher et Urry, 2009, p. 103). En d'autres mots :

« By immersing themselves in the fleeting, multi-sensory, distributed, mobile and multiples, yet local, practical and ordered making of social and material realities, researchers gain an understanding of movement not as governed by rules, but as methodically generative » (Büscher et Urry, 2009, p. 103-104).

#### 2.1.1.1 *Parcours commentés*

S'inscrivant dans les méthodes de la mobilité, la méthode des parcours commentés présente de forts potentiels pour les objectifs de la présente recherche. Parfois appelé parcours commenté (Bergeron et al., 2014; Kusenbach, 2003) ou encore la méthode des itinéraires (Petiteau et Pasquier, 2001), il s'agit d'un entretien ouvert, in situ, et mobile. Elle peut être brièvement décrite comme suit : « It essentially consists of an on-site interview, which can be conducted on foot (walk-along), by bike or by car (ride-along), during which a researcher accompanies the participant in their familiar environment. » (Bergeron et al., 2014, p. 110). Cette description peut être associée à ce que Kusenbach appelle le parcours commenté familial, étudiant le milieu de vie des participants (2003). La valeur ajoutée d'une telle méthode provient de l'immersion du chercheur dans l'environnement familial des participants. Lors de l'exercice, les significations subtiles et implicites associées aux espaces quotidiens se révèlent naturellement (Bergeron et al., 2014; Kusenbach, 2003). De plus, le chercheur peut observer *in situ* la pratique spatiale et valider les expériences et les interprétations de ces pratiques au moment où elles prennent place (Hein et al.,

2008; Kusenbach, 2003). Comme l'expriment Bergeron et coll.: « the act of moving along routes encourages participants to express place-bound meanings and values of places. » (Bergeron et al., 2014, p. 120). Pour ces différentes raisons, Kusenbach ainsi que Bergeron et coll., confère une réelle plus-value à la méthode du parcours commenté comparativement aux techniques de recherche statique (p. ex. entretiens conventionnels) (Bergeron et al., 2014; Kusenbach, 2003).

## 2.1.2 Multimédia : outil de recherche

Le multimédia peut être brièvement défini comme suit, il s'agit de « la combinaison de plusieurs modes de représentation de l'information à l'aide de sons, de textes, et d'images fixes ou animées » (Luz et al., 2014, p. 206). L'utilisation du multimédia comme outil de recherche et, plus précisément de collecte et d'analyse de données, possède de forts potentiels (Deriu et Kamvasinou, 2012; Girot, 2006; Girot et Truniger, 2012). En effet, le multimédia peut être mobilisé de multiples façons : comme outil de documentation préalable aux enquêtes (Pink, 2008); comme outil de capture lors des phases de collecte de données terrain (Brown et Spinney, 2010; Laurier et Lorimer, 2012; Luz et al., 2014, p. 206; Pink, 2007, 2008; Spinney, 2009, 2011); comme support d'analyse lors d'une phase de co-construction et validation des savoirs (Brown et Spinney, 2010; Garrett, 2010; Murray, 2009a; Spinney, 2009); ou comme médium de diffusion du processus ou des résultats de la recherche (Buire, 2014; Luz et al., 2014; Pink, 2008).

Malgré la prolifération du multimédia à l'intérieur des sciences sociales, il semble que les travaux plus spécifiquement concernés par l'espace demeurent encore timides quant à son utilisation. Comme le présente Garrett, plus spécifiquement pour la géographie, « few researchers use film for data collection and almost none are involved in experiential filmmaking » (Garrett, 2010, p. 523); ou encore Luz et al., en études urbaines, où malgré certaines initiatives, les méthodes et outils multimédias sont toujours émergents et certains auteurs invitent les chercheurs à « utiliser avec créativité les artefacts qui constituent le 21e siècle et réaffirmer leurs outils méthodologiques pour répondre aux différents besoins de leurs recherches » (2014, p. 205), les auteures font ici référence aux nouvelles technologies médiatiques qui font maintenant partie de notre quotidien; ou en caractérisation des paysages où Girot reconnaît que :

« The advent of new media such as digital video has propelled visual research and communication to yet unforeseen levels in the various design disciplines, particularly those dealing with outdoor space »(C. Girot, 2006, p. 89).

Il faut par contre mentionner les travaux inspirants réalisés à l'*Institute for Landscape Architecture* à l'ETH de Zurich, sous la direction de Christophe Girot (Girot et Truniger, 2012; Girot et Wolf, 2010; Lanza et Girot, 2014; Larsen, 2012). Ces expériences avec les outils multimédias ont permis de constituer une nouvelle approche pour contribuer à déchiffrer les paysages contemporains, celle du *Landscape video* : « Landscape video is neither filmic nor artistic, holding an argumentative discourse about site-specific qualities and events that are neither staged nor planned » (C. Girot, 2006, p. 96). Il s'agit principalement d'exploration, lors d'atelier universitaire, d'outils tels que la caméra digitale pour mesurer les façons de concevoir et ressentir les paysages sur la base du concept de topologie, soit une approche pour comprendre les relations spatiales des paysages dans leurs aspects physiques, philosophiques et poétiques (Bucher et al., 2014). Ces développements notables appartiennent davantage à l'expérimentation libre qui accompagne le processus de conception que l'établissement d'une méthode d'analyse. De plus, ces essais, pour la plupart, rendent compte du point de vue des concepteurs et donc d'experts.

Dans ce contexte, l'utilisation de la vidéo numérique relève de forts potentiels pour documenter et analyser la perspective de citoyens envers les espaces de leur quotidien. En d'autres mots, d'enrichir nos approches pour étudier les paysages ordinaires (Groth et Bressi, 1997). Notamment parce que la vidéo, par exemple lors de parcours commentés, accompagne le participant lorsqu'il traverse des espaces familiers et donc connus. Ainsi, l'utilisation de la vidéo numérique permet de capter les propos et l'expérience *in situ* des participants.

Dans le cadre de la présente démarche, la vidéo numérique tout-en-un, munie de géopositionnement par satellite, a été utilisée comme outil de capture terrain aux fins d'analyses approfondies. Cet équipement a ainsi permis de mettre en relation des images en mouvement, des données sonores (entretiens) et des données géospatiales (géolocalisation des parcours). Plus spécifiquement, la vidéo numérique rapporte le point de vue du conducteur en situation de conduite automobile (vision frontale). Ces captations vidéo permettent d'ancrer les propos recueillis dans leur contexte spatial, sensoriel et social lors de l'analyse ethnographique des discours. De plus, à l'aide d'une seconde analyse vidéographique (Knoblauch, Schnettler, Raab, et Soeffner, 2006), qui sera détaillée lors de la prochaine section, les données vidéo deviennent centrales pour étudier les significations sociales et culturelles envers les paysages traversés.

## 2.2 MÉTHODE DE COLLECTE DE DONNÉES

Cette section présente les différentes étapes de la méthode de collecte de données. Nous abordons l'élaboration du profil des participants ciblés, la démarche de recrutement ainsi que les modalités de réalisation des parcours commentés. De plus, les différentes stratégies de recherche et les outils utilisés lors des parcours pour documenter et capter l'expérience des participants sont présentés.

### 2.2.1 Recrutement et profils des participants

Considérant que cette étude aborde le parcours autoroutier entre l'aéroport Pierre-Élliott Trudeau (YUL) et le centre-ville de Montréal, les participants visés étaient des résidents des quartiers limitrophes et utilisateurs fréquents de ce territoire d'infrastructures. Concrètement, ils devaient habiter dans l'une ou l'autre des entités municipales riveraines du corridor de transport (les arrondissements montréalais que sont Lachine, LaSalle et Le Sud-Ouest ainsi que la ville de Westmount) (Figure 12). Ils étaient aussi nécessaires qu'ils soient également des automobilistes qui utilisent fréquemment ce corridor (A15, A20 et A720) et son contexte élargi. De plus, ils devaient être familiers avec le trajet réalisé, donc de l'emprunté depuis au moins quelques mois, et ce, à plusieurs reprises. En ce sens, un seul des participants pratiquait son parcours depuis un peu moins d'un an, mais de façon quotidienne.

Le recrutement a été initié à l'aide du réseau social Facebook. L'utilisation d'un réseau social comme Facebook est reconnue pour son efficacité à recruter des participants difficiles à rejoindre (Masson et al., 2013; Sikkens et al., 2016). Notamment s'ils font partie d'une communauté marginalisée. Facebook permet alors, comme le présentent certains auteurs, d'infiltrer leur réseau et, en message privé, leur faire part de la recherche (Sikkens et al., 2016). L'enjeu lié au recrutement de cette présente recherche n'a pas été lié au profil marginal des participants souhaités. Le défi a été de couvrir le vaste terrain de recherche et ainsi de trouver des participants aux profils variés et habitants à différent endroit sur le territoire d'étude visé. En ce sens, l'idée d'utiliser Facebook était de tirer profit des réseaux technologiques de communications pour leur capacité à transmettre rapidement l'information à travers des réseaux sociaux de plusieurs personnes (Palys et Atchison, 2012).



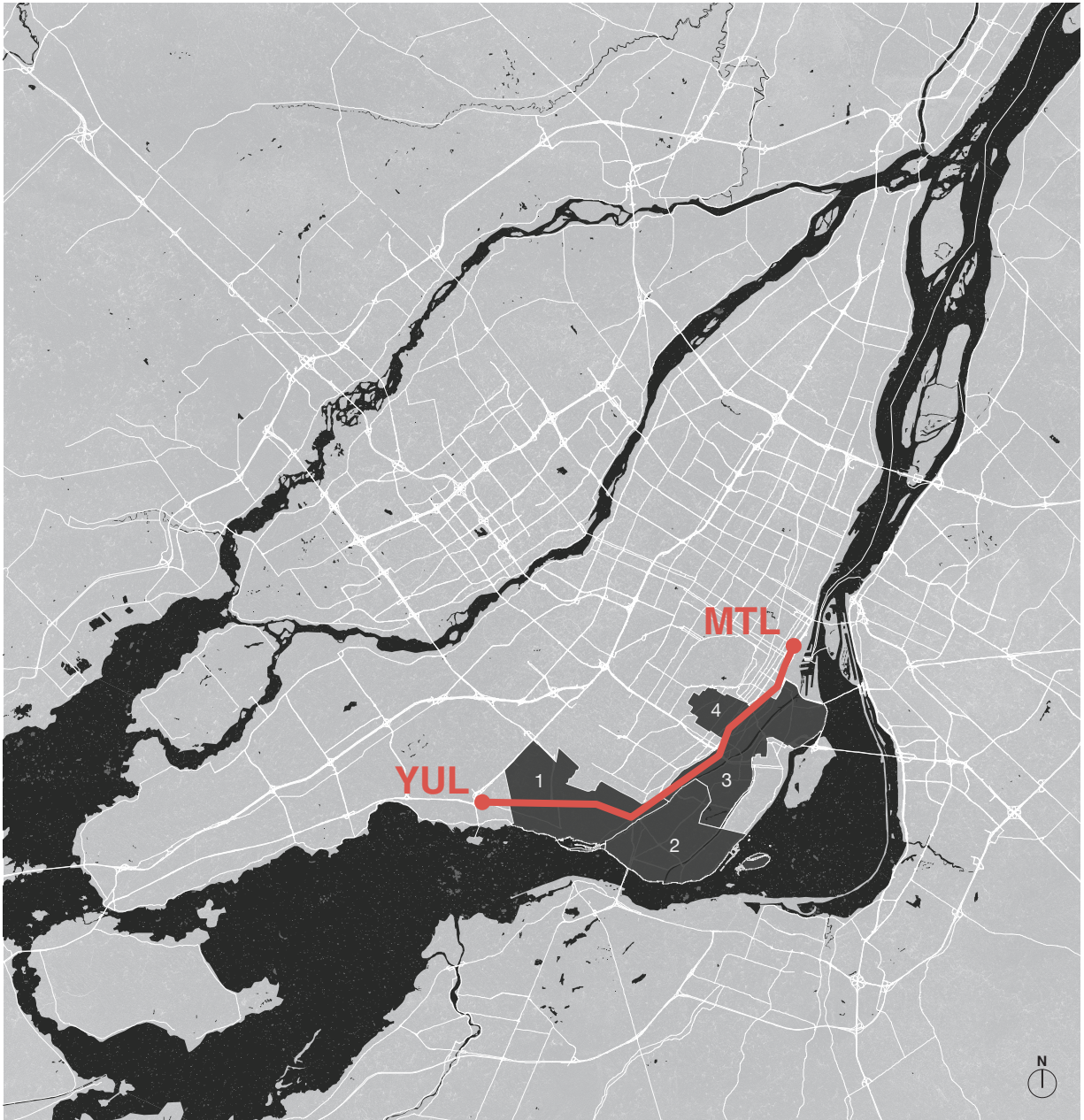



Figure 12 : Positionnement du parcours d'entrée de ville, YUL-MTL, ainsi que des secteurs de la ville visés pour la provenance des participants (Source des données géospatiale : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéolIndexUdeM, consultée en 2018).

**Légende**

- 1 Lachine (Montréal)
- 2 LaSalle (Montréal)
- 3 Le Sud-Ouest (Montréal)
- 4 Ville de Westmount
-  Corridor d'entrée de ville

Le chercheur a alors publié un message de recrutement sur sa propre page Facebook, il y décrivait brièvement le profil recherché et invitait les personnes intéressées à le contacter (Annexe 1). Lorsqu'un participant potentiel répondait à cet appel, le chercheur le contactait ensuite par téléphone pour lui expliquer plus en détail la recherche et pour répondre à ses interrogations. Un suivi était fait jusqu'à la journée du parcours pour s'assurer de la présence des participants en plus de leur signaler la disponibilité du chercheur. Cette démarche a été encadrée par les règles instituées par le comité éthique à la recherche de l'Université de Montréal (Annexe2).

Le nombre de répondants a été adapté pour permettre une analyse qualitative approfondie des discours envers les paysages traversés. Ainsi, de 8 à 12 participants étaient souhaités. En appliquant le principe de saturation empirique, 10 participants ont été retenus au final. Une diversité de profils a été privilégiée en termes de genre, d'âge, d'origine, d'occupation, de type et de durée de résidence, pour rendre compte d'une variété de points de vue. Ainsi, le profil des participants est varié en termes d'âge, de genre et d'occupation (Tableau I) : cinq hommes et cinq femmes, âgés entre 24 et 68 ans. Notons que les participants sont pour la plupart des gens scolarisés et sont tous de même ethnicité.

Tableau I : Profil des participants

| Participant | Sexe | Groupe d'âge | Occupation   | Lieu de résidence    | Ancienneté de résidence | Raison du parcours    |
|-------------|------|--------------|--|----------------------|-------------------------|-----------------------|
| P01         | F    | 40-49        | Professeure agrégée à l'université                       | Pointe-Saint-Charles | 10 ans                  | Travail               |
| P02         | H    | 40-49        | Chargés de cours et de formation pratique à l'université | Côte-Saint-Paul      | 5 ans                   | Travail               |
| P03         | H    | 40-49        | Informaticien  | Pointe-Saint-Charles | 10 ans                  | Travail               |
| P04         | H    | 30-39        | Gestionnaire dans le domaine de l'environnement          | Lachine              | 6 ans                   | Travail               |
| P05         | H    | 20-29        | Étudiant   | Côte-Saint-Paul      | 4 ans                   | Travail et université |
| P06         | F    | 20-29        | Étudiante  | Westmount            | 2 ans                   | Famille               |
| P07         | H    | 60-69        | Retraitée  | Lachine              | 10 ans                  | Famille               |
| P08         | F    | 50-59        | Service à la clientèle                                   | LaSalle              | 10 ans                  | Famille               |
| P09         | F    | 20-29        | Orthophoniste  | LaSalle              | Moins d'un an           | Travail               |
| P10         | F    | 60-69        | Retraité   | LaSalle              | 27 ans                  | Famille               |

## 2.2.2 Modalités de réalisation des parcours commentés

Les entretiens, lors des parcours commentés, ont été ouverts, flexibles et se sont construits au fur et à mesure de l'expérience vécue. Pour déterminer le trajet, les participants ont été conviés à jouer le rôle de guide. Ils devaient diriger le chercheur lors du déplacement le plus fréquent effectué dans le secteur élargi du corridor autoroutier. Normalement, le trajet débutait au lieu de résidence et suivait le parcours habituel emprunté le long des différentes autoroutes (A-20, A-15, ou les deux) ou des voies de circulation adjacentes à ces infrastructures de transports. Le choix des lieux traversés a été réalisé par les participants, ce qui mena à des parcours très variés. Par exemple, il est arrivé que le participant effectue le trajet aller-retour, qu'il rebrousse chemin lorsqu'il jugeait qu'il avait présenté au chercheur tout ce qu'il souhaitait montrer ou bien qu'il réalise un seul aller vers sa destination habituelle. Ils étaient conviés à décrire leur expérience lors d'un trajet qu'ils empruntent au quotidien ainsi qu'à qualifier les différents lieux du parcours. Plus spécifiquement, ils étaient invités à aborder les éléments du territoire traversé qui soulèvent, selon leur point de vue, des significations, des valorisations, des préoccupations ou des aspirations particulières, qu'ils fussent de nature positive ou négative (Annexe 3). Le chercheur soulignait clairement qu'il n'y avait pas de bonnes ou de mauvaises réponses et qu'il désirait entendre le participant commenter sur ce qui lui venait à l'esprit lors du parcours.

Une démarche s'inscrivant dans la perspective de l'ethnologie ou ethnographie du paysage soulève certains défis en termes de cueillette des données. En effet, « Aucun ethnologue [...] n'aurait l'idée de demander à un informateur si ce morceau d'espace qu'il est en train de regarder est bien pour lui un paysage ! » (Lenclud, 1995, pp. 15-16). C'est pourquoi le paysage urbain quotidien des participants a été abordé de manière indirecte à travers l'expérience.

Les parcours se sont déroulés comme suit. Le chercheur se présentait à la résidence du participant ou à un autre lieu entendu. Il prenait quelque instant pour discuter et clarifier la recherche et répondre aux interrogations du participant. Le chercheur profitait de ce moment pour établir le profil du participant (nom, genre, origine, âge, occupation, lieu et durée de résidence). Lors du parcours, le chercheur laissait libre cours aux points de vue des participants et ne faisait que les relancer lorsque certaines clarifications ou approfondissements étaient nécessaires. Une caméra de type action a été installée au

rétroviseur des véhicules des participants (SONY - ActionCam 4K X1000V / X1000VR avec Wi-Fi et GPS). Pour augmenter la précision de la collecte de données, des applications mobiles complémentaires pour l'enregistrement sonore (*Smart Record*) ainsi que pour la géolocalisation (*Trails*) ont été utilisées. Au total, neuf parcours commentés ont été effectués avec dix participants au cours des mois de novembre et de décembre 2016 (Figure 13). L'un des parcours commentés a été réalisé avec un couple. Huit des dix participants ont débuté leur parcours à leur lieu de résidence. Deux autres ont convié le chercheur soit à débiter le trajet à leur lieu d'emploi ou à l'endroit où il stationne leur automobile pour ensuite utiliser le transport collectif. Dans ce cas, il s'agissait d'une station de métro. Pour ce qui est de l'objectif de ces déplacements, six des dix participants effectuent le trajet sélectionné pour se rendre soit au travail ou à l'université. Les quatre autres participants le font pour des raisons familiales, notamment pour aller visiter leurs proches. Tous les parcours ont été effectués en automobile et dans tous les cas c'est le participant(e) qui conduisait son propre véhicule. Les entretiens qui comprenaient à la fois la période préliminaire avant le départ en automobile et le parcours lui-même ont duré entre 45 minutes et 1h30.

La réalisation des parcours commentés était systématiquement suivie d'un court moment où le chercheur effectuait une prise de note terrain à caractère ethnographique (Baribeau, 2005; Emerson et al., 2011). L'objectif était, d'une part, de reconstituer les événements marquants des entretiens et d'inscrire les premières réflexions, à chaud, envers ces expériences terrain. Ce journal s'est avéré indispensable lors de l'analyse et de la rédaction. Il incarnait en quelque sorte la mémoire de la recherche.



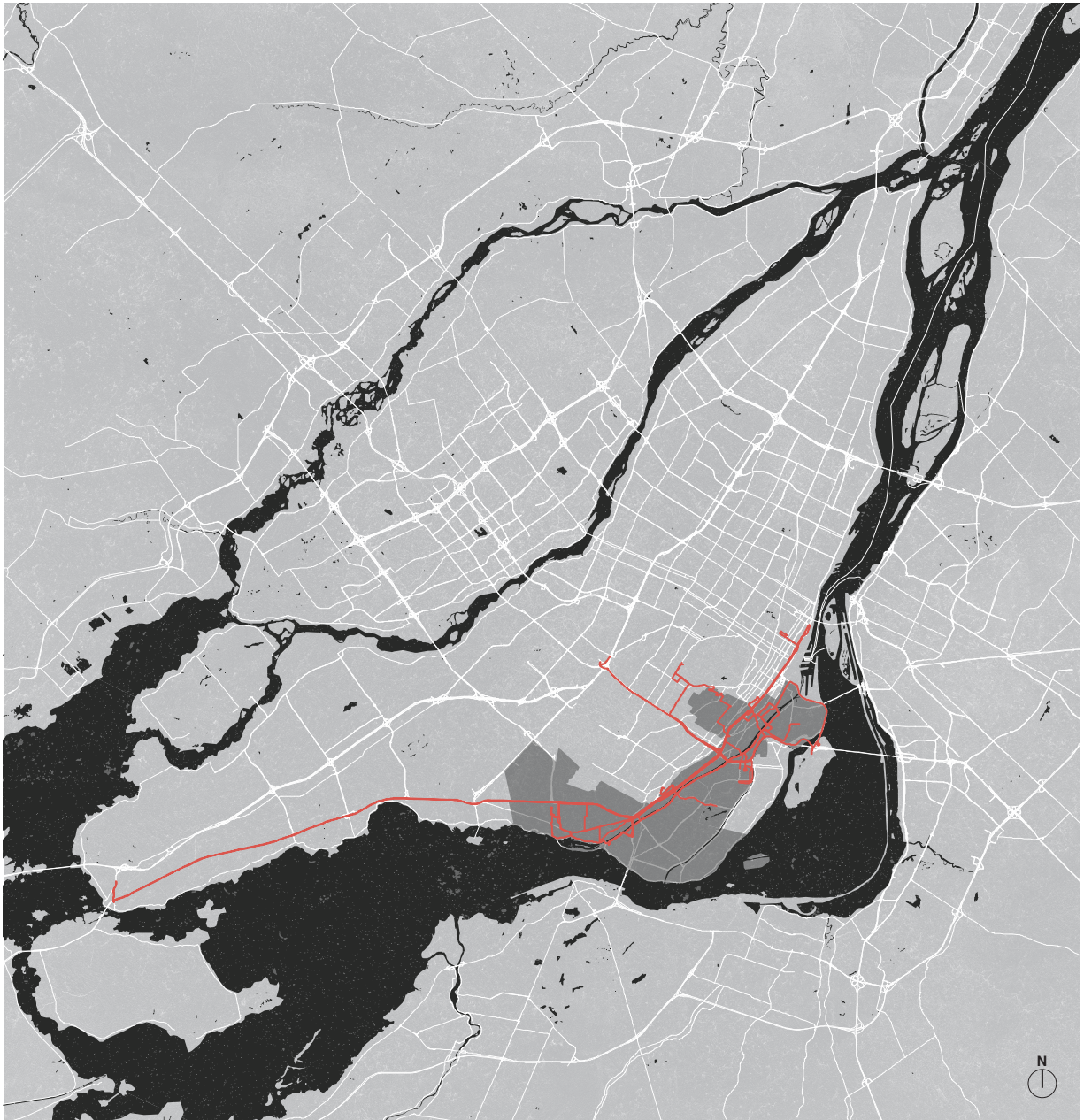


Figure 13 : Territoire couvert par les différents parcours commentés de la recherche (Source des données géospatiale : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéolIndexUdeM, consultée en 2018; Crédit pour les données géospatiales liées aux parcours : Emile Forest, 2016).

### Légende

- Parcours commentés
- Secteurs de résidence des participants

## 2.3 STRATÉGIE D'ANALYSE

La démarche terrain associée à la méthode des parcours commentés est aujourd'hui reconnue (Evans et Jones, 2011; Kusenbach, 2003; Petiteau et Pasquier, 2001). Par contre, les différentes stratégies pour documenter les parcours ainsi que pour analyser les données recueillies sont quant à elles continuellement réinventées (Bergeron et al., 2014; Hein et al., 2008), notamment dans le contexte où différents outils technologiques permettent d'enrichir et diversifier les données captées lors du terrain. L'élaboration de la stratégie d'analyse s'est alors présentée comme un moment hautement créatif de la recherche. L'objectif étant de rendre compte le plus fidèlement possible des propos des participants, en plus de mettre à profit les données multimédias captées à l'aide de la caméra numérique. Suite aux neuf parcours commentés, un total d'environ dix heures d'enregistrement vidéo a été cumulé. Chaque enregistrement sonore des captures vidéo a fait l'objet d'une transcription sous forme de verbatim et chaque parcours a été cartographié. Deux analyses spécifiques ont alors été déployées pour rendre compte et analyser les propos des participants sur différents plans :

(1) En prenant appui sur certains travaux dans le domaine de la caractérisation des paysages (Bergeron et al., 2014; Glover et al., 2008; Lenclud, 1995; Philippe Poullaouec-Gonidec et Paquette, 2011; Stephenson, 2008), de l'anthropologie culturelle (Low et al., 2005) et de l'ethnographie (Emerson et al., 2011; Silverman, 2005), une analyse thématique des discours recueillis a d'abord été effectuée. Ainsi, à la lecture des verbatim, l'objectif a été d'isoler et de thématiser les énoncés des participants qui révélaient des significations particulières envers les paysages traversés ou leur expérience, qu'elles fussent de nature positive ou négative. Concrètement, une analyse ethnographique des discours s'est articulée autour des questions suivantes : qu'est que le participant voit ? de quoi parle-t-il ? que veut-il transmettre ?;

(2) S'inspirant grandement d'expériences dans le domaine de l'étude des paysages liés au *Landscape vidéo* (Giro et Truniger, 2012; Giro et Wolf, 2010; Lanza et Giro, 2014), ainsi que de la sociologie, plus particulièrement les écrits de Knoblauch (Knoblauch, 2012; Knoblauch et al., 2006), une analyse à caractère ethnographique a été utilisée pour explorer en profondeur les images en mouvement. Cette analyse visait à tirer profit des captures vidéo pour rendre compte des moments du parcours où les participants sont directement interpellés par le paysage traversé. C'est-à-dire lorsqu'ils abordent des éléments visibles ou que l'expérience influence clairement leur propos. En terme pratique, le chercheur isolait les séquences vidéo qui rendaient compte de ces interactions pour ensuite en faire une description exhaustive.

### 2.3.1 Analyse du discours

Inspirée par la posture méthodologique liée à l'ethnologie et l'ethnographie du paysage (Lenclud, 1995), les réalités factuelles et sensibles n'ont pas été abordées directement avec les participants. Plutôt, l'entretien ouvert qu'est le parcours commenté a permis l'émergence de discours spontanés et diversifiés envers les paysages traversés. De plus, l'immersion du chercheur dans son terrain a rendu possible l'observation du contexte spatial, sensoriel et social des entretiens. Ainsi, les discours porteurs de significations multiples devaient être à présent interrogés. Plus précisément, une analyse de discours (Anadón, 2006; Emerson et al., 2011; Van der Maren, 1996) a été utilisée pour étudier les significations inscrites à travers les propos des participants envers les paysages ainsi que l'expérience du territoire d'infrastructures.

Pour ce faire, une première étape de condensation des données a été nécessaire pour organiser les récits (Miles et Huberman, 2003). Lors de cette étape, l'analyse est centrée sur les verbatim des entretiens et les séquences vidéo des parcours sont plutôt utilisées en support pour éclairer les propos des participants et mieux saisir le contexte d'émergence des discours. Cette étape d'analyse prend appui sur certaines recherches s'intéressant aux dimensions socioculturelles des paysages, selon la perspective de citoyens (Bergeron et al., 2014; Glover et al., 2008; Stephenson, 2008; Stewart et al., 2004). S'inspirant de ces travaux, il n'y a aucune catégorie préétablie ou grille de lecture qui ont été élaborées avant l'analyse. La construction du sens a été guidée par les propos des participants. Ainsi, comme le présente Glover et coll., cette méthodologie « allow for the representation of values, facilitate the public sharing of personal histories with landscapes, promote sense of community effectively and situate the social meanings relevant to a community » (2008,



p. 399). Les unités de sens ont été relevées par l'identification d'une ou plusieurs phrases qui « présentent en soi une signification spécifique et unique » (Blais et Martineau, 2006). Lorsqu'identifiée, une étiquette est d'abord assignée aux unités de sens. Lorsque plusieurs unités partagent une même étiquette, une courte description peut être formulée. Ainsi, émergent peu à peu les thèmes organisateurs des significations envers les paysages.

C'est lors de ce travail d'interprétation que l'utilisation de captations vidéo a été enrichissante pour l'analyse thématique des discours. En effet, s'il est parfois ardu de décrire avec justesse un thème ou simplement de bien cerner le propos d'un participant, la vidéo permet de revisiter l'expérience et d'interroger le contexte du discours. Par exemple, lorsqu'un participant évoque son expérience, peu de mots sont normalement utilisés, le contexte spatial devient en quelque sorte la clé de lecture. La figure 14 présente un court énoncé, à première vue banal, mais qui illustre cette situation. Cet énoncé (*sauf évidemment ça ! Ça me fatigue.*) n'est pas lié aux paroles qui le précèdent ni à celles qui le suivent. Il s'agit d'une affirmation quelque peu décontextualisée, en milieu de discussion. Si le chercheur n'a qu'en sa possession les verbatim comme matériel d'analyse, il est très difficile d'en saisir le sens, voire impossible. Par contre, sur la base des captures vidéo, il est possible d'observer que lors de la discussion la participante souhaitait signifier au chercheur que la présence de remparts de béton en bordure de l'autoroute lui causait un sentiment de stress, voire d'insécurité. Quelques instants plus tard, la participante abordera avec plus de précision cette expérience d'insécurité causée par de tels dispositifs. Ainsi, en revisitant le contexte spatial de ce court commentaire spontané, le chercheur a été en mesure de comprendre que la participante abordait l'expérience de l'infrastructure et le sentiment d'insécurité.

La première exploration des étiquettes et des thèmes a été effectuée de façon manuscrite à l'aide d'un recueil contenant l'ensemble des verbatim. Cette approche avait comme objectif d'aborder le corpus de la manière la plus neutre possible et d'éviter d'être influencée par les facultés analytiques que présentent les logiciels d'analyse qualitative (Lejeune, 2010). Cette première phase a permis de classer l'ensemble du corpus sous soixante-deux thèmes. L'analyse thématique s'est alors poursuivie à l'aide du logiciel d'analyse ATLAST.ti 7.

L'apport principal du logiciel de recherche qualitative est l'observation de tendances



Figure 14 : Ramparts de béton sur l'autoroute 15, capture vidéo à 7 :22 minute lors du parcours de la participante 01 (Crédit : Emile Forest, 2016).

grâce aux différents outils d'analyses qu'il offre. Ainsi, les résultats du premier codage «à la main» ont été transposés à l'intérieur du logiciel pour explorer la cooccurrence des thèmes. Cela a permis d'observer les thèmes qui se réfèrent, complètement ou partiellement, aux mêmes unités de sens, donc aux mêmes parties de discours. Dès lors, cet exercice a permis de réduire considérablement le nombre de thèmes. Les thèmes qui rendaient compte de propos similaire ou identique ont été relevés. Ensuite, le travail successif d'analyse s'est poursuivi sur l'ensemble du corpus à trois autres reprises. Le processus a été complété lorsque les thèmes formulés étaient en mesure de couvrir, sans ambiguïté, l'ensemble du corpus. Suite à cette première étape de l'analyse des discours recueillis, 28 thèmes ont été dégagés couvrant 695 unités de sens.

## 2.3.2 Analyse des images en mouvements et des interactions

La vidéo numérique demeure peu utilisée par les travaux de recherche provenant des disciplines de l'aménagement et du design de l'environnement (Giot, 2006; Larsen, 2012). Ainsi, différentes approches ont été approfondies pour, d'une part, mieux saisir comment les images en mouvements peuvent contribuer à rendre compte de significations paysagères et, d'autre part, pour concevoir concrètement l'analyse à déployer. L'utilisation du multimédia en études paysagères (Brush et al., 2000; Froment et Domon, 2006; Giot et Truniger, 2012; Lanza et Giot, 2014; Larsen, 2012; Nageleisen, 2011) et plus spécifiquement l'approche du *landscape vidéo* (Giot et Truniger, 2012; Giot et Wolf, 2010; Lanza et Giot, 2014), ont permis de révéler la valeur ajoutée de cet outil. À la lumière de ces connaissances, il est possible d'avancer certains constats envers l'utilisation des images en mouvement et donc de la vidéo numérique pour l'étude et la caractérisation des paysages.

(1) D'abord, les images en mouvement permettent d'explorer le dynamisme des paysages quotidiens. Ce dynamisme qu'instaure le mouvement permet alors de révéler plus justement comment les paysages sont réellement vécus : « Outside the home window, today's reference frame for landscapes is almost always in motion, be it the windshield of a car, the window of a train or an airplane, or simply the film screen showing a wonderful sample of springtime promenade in the meadows to sell us some piece of chocolate. » (Christophe Giot, 2004, p. 199). (2) Ensuite, lorsqu'une capture vidéo couvre l'ensemble d'un parcours à travers la ville, elle rend visible l'assemblage d'espaces disparates qui caractérisent et constituent les paysages contemporains. Ainsi, la vidéo permet plus facilement de considérer les « black holes » ou encore les « in-between scene of landscape beauty » (C. Giot, 2006, p. 100). C'est-à-dire les paysages plus ordinaires ou banals qui ne figurent pas sur les cartes postales, mais qui sont le quotidien des citoyens. (3) Finalement, l'utilisation de la vidéo offre une nouvelle perspective, en termes de cadrage, pour représenter les paysages. Les captures vidéo permettent alors de visualiser plus justement l'expérience vécue des individus. Notamment, c'est grâce à l'horizontalité des cadrages vidéographiques ainsi que de l'importance du sol dans ces représentations dynamiques (Larsen, 2012) : « The ground being so acutely present in most of them effectively challenges a tradition of landscape representation that has focused on static representation of vertical scenery » (Larsen, 2012, p. 68). En ce sens, l'utilisation du mouvement et de la vidéo numérique pour la caractérisation des paysages présente cette volonté de dépasser les postures épistémologiques et méthodologiques

plus conventionnelles proposant que l'étude d'un paysage puisse avoir comme référence une seule image : « The truth of the matter is that we have lost the thread that once linked us to such a strong, simple and meditative acceptance of a single picture as landscape reference. » (Giro, 2004, p. 199).

Certaines avancées en matière d'utilisations du multimédia en sciences sociales (Brown et Spinney, 2010; Buire, 2014; Luz et al., 2014; Pink, 2007, 2008; J. Spinney, 2011) et notamment la vidéographie (Knoblauch, 2012; Knoblauch et al., 2006) ont aussi été mises à profit pour concevoir la démarche d'analyse. La vidéographie est un type d'ethnographie centré sur l'utilisation d'outils multimédia et s'intéressant spécifiquement aux actions et interactions des acteurs sociaux : « So whereas classical ethnography has turned towards social groups and social institutions, videographies are more concerned with specific actions, interactions and social situations » (Knoblauch, 2012, p. 72). Elle s'inscrit dans ce que Silverman nomme une ethnographie articulée : « Articulative ethnography seeks to locate the formal structures of interaction. It is usually based on audio or videotapes of naturally-occurring interaction » (Silverman, 2005, p. 64). Ainsi, l'analyse consiste à isoler des séquences d'interactions, les décrire à l'intérieur d'une étiquette et analyser leurs articulations. L'objectif est d'identifier où se trouvent les moments d'interactions entre acteurs sociaux pour ainsi « understand the context in which the parties generate their meanings and interactions. » (Silverman, 2005, p. 64). Ainsi, le chercheur se retrouve devant un certain nombre d'étiquettes descriptives des moments d'interactions; elles ne couvrent que certaines parties du corpus, mais de façon très détaillée.

Dans le cadre de cette recherche, les interactions sont les moments des parcours commentés où les participants abordent directement les paysages traversés. Pour relever ces interactions, l'ensemble des 10 heures de capture vidéo a été visionné à l'aide du logiciel ATLAST.ti 7. Chaque fois que les propos des participants portaient sur les lieux immédiats, sur un élément bien visible ou lorsque son discours était clairement influencé par le paysage traversé, une séquence vidéo a été relevée et l'interaction a été décrite. Comme le présentent les schémas des figures 15 et 16, une séquence vidéo ne correspond pas nécessairement à une interaction. Deux principaux cas de figure ont été observés lors de l'analyse.

Le premier cas (Figure 15) présente la situation « habituelle ». C'est-à-dire que la séquence vidéo isolée renvoie à un certain nombre d'unités de sens, préalablement codifiées dans l'analyse de discours, et donc à différents thèmes. Ces associations forment alors une interaction. Le second cas (Figure 16) propose quant à lui une interaction formée de plus d'une séquence vidéo. Ce cas de figure survient lorsque le propos du participant a pris un certain moment à se construire où que, plus simplement, plusieurs éléments du parcours aient attiré son attention. Par exemple, il se peut que le participant débute par discourir au sujet du centre-ville, puis un nouvel immeuble attire son attention et qu'il poursuive en abordant les changements s'opérant au centre-ville. Ainsi, lors de l'analyse des images en mouvements ces trois séquences vidéo consécutives, parce que leur propos est lié, forment une seule et même interaction.

Certaines questions ont été utilisées pour guider les descriptions des interactions : quels paysages ou éléments paysagers sont visés par le participant ? Quel est le propos ? À quel moment cette séquence a-t-elle lieu lors du parcours ? etc. De plus, il était indiqué le lien qui existe entre les séquences, c'est-à-dire si les propos inspiraient les suivants, pour ainsi comprendre leur influence mutuelle. Cet exercice a notamment permis de rendre visibles les interactions alliant plusieurs séquences vidéo (Figure 16). Le processus a été répété deux fois, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de séquences vidéo à ajouter. Un total de 95 interactions ont été formées à l'aide des séquences vidéo.

Ce travail a permis d'enrichir considérablement les thèmes préalablement constitués. Le fait de décrire avec précisions les moments d'interactions entre participants et paysages traversés a permis de documenter davantage les thèmes ainsi que de rendre visibles les rapports étroits qu'entretiennent certains d'entre eux. Par exemple, lorsque deux ou trois thèmes se retrouvaient constamment associés lors d'une séquence vidéo ou lors de séquences associées, et ce, pour plusieurs participants. Ainsi l'approfondissement du corpus à l'aide de l'analyse des images en mouvement a donc permis une mise en ordre finale des thèmes liés aux unités de sens (Figure 17).

*Structure d'une interaction à décrire.*

Séquence vidéo

Unités de sens

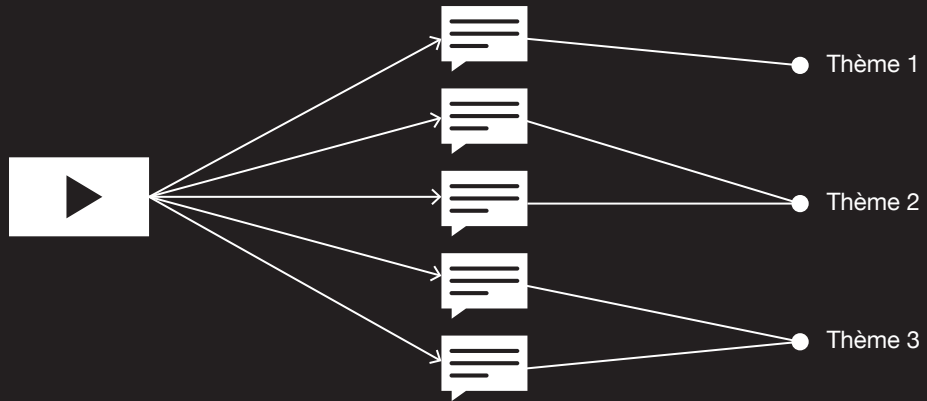


Figure 15 : Schéma d'une interaction (Crédit : Emile Forest, 2018).

*Structure d'une interaction à décrire.*

Séquences vidéo

Unités de sens

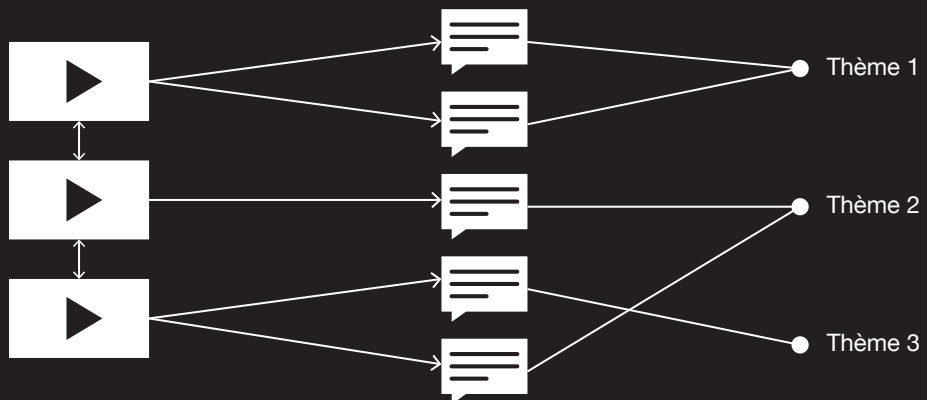


Figure 16 : Schéma d'une interaction (Crédit : Emile Forest, 2018).



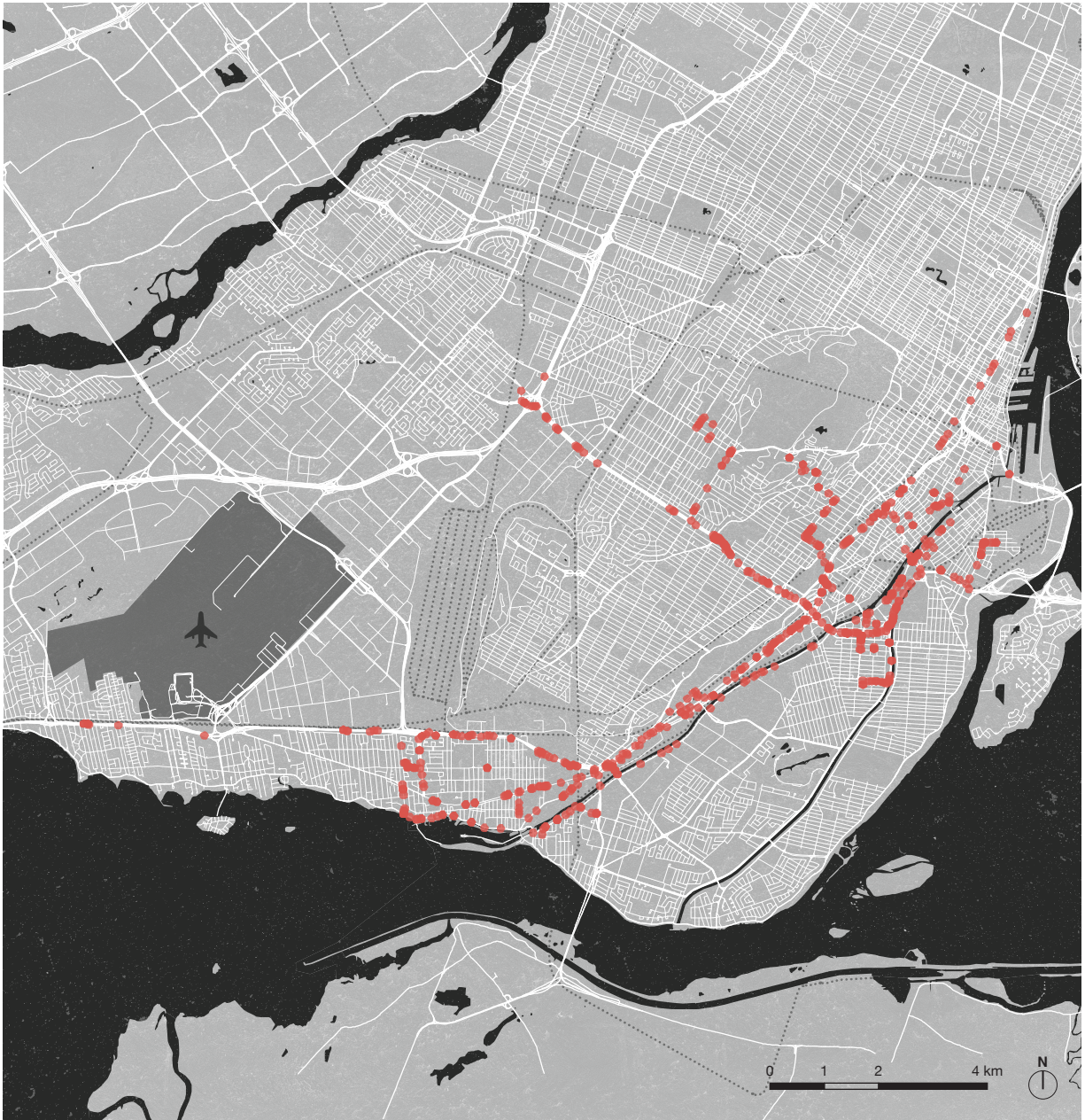


Figure 17 : Localisation des significations paysagères (unités de sens) relevées lors des parcours (Source des données géospatiales pour le fond de carte : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéoIndexUdeM, consultée en 2018; Crédit pour les données géospatiales liées aux significations paysagères : Emile Forest, 2017).

**Légende**

- Unité de sens
- ✈ Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (YUL)

# **CHAPITRE 3 : RÉSULTATS**





Figure 18 : Photographie d'un échangeur de l'autoroute 15, Montréal (page précédente).

Les significations paysagères mises de l'avant à travers les récits des participants relevaient plusieurs dimensions liées aux paysages traversés comme à leur expérience de déplacement dans l'espace urbain. L'idée était surtout d'explorer la richesse de ces discours et de rendre compte le plus justement possible de la perspective des participants. Pour ce faire ces significations ont été thématiques. Par la suite, l'analyse des interactions a permis de porter une attention particulière à la relation entre paysage et expérience de traversée.

Ce chapitre présente alors les résultats obtenus suite à l'analyse du discours et à l'analyse des interactions. Les différents thèmes qui renvoient aux significations des participants envers les paysages traversés sont d'abord présentés. Ces descriptions sont complétées par un relevé des objets plus concrets visés par les différents thèmes ainsi que leurs contextes géographiques. Par la suite, les résultats plus spécifiques découlant de l'utilisation de la vidéo numérique, soit l'analyse des interactions, sont détaillés.

## 3.1 THÈMES LIÉS AUX SIGNIFICATIONS PAYSAGÈRES

Suite à l'analyse du discours et l'analyse des images en mouvement et des interactions, un nombre final de 19 thèmes ont été dégagés. Les termes utilisés pour désigner et détailler ces thèmes visent à respecter le plus fidèlement possible le discours des participants ainsi que les mots qu'ils ont utilisés. Le Tableau II présente ces différents thèmes, en ordre décroissant de récurrence à travers le corpus. Ils y sont d'abord nommés, puis une description sommaire permet de mieux saisir les propos qu'ils représentent. Ensuite, les objets et lieux spécifiques que visent certains d'entre eux ont été décrits. L'objectif est de traduire concrètement les éléments paysagers reconnus lors des parcours. Lorsqu'un thème ne s'est pas vu attribuer d'objets visés, c'est qu'il incarne déjà un espace précis (exemple : Territoire d'infrastructures), qu'il est de nature foncièrement immatérielle (exemple : Stratégies de déplacement) ou qu'il est si personnel qu'il n'est pas pertinent de généraliser les endroits qu'il cible (exemple : Récit de vie). Finalement, quelques exemples d'énoncés, tirés des verbatim, permettent d'illustrer les propos exprimés par les participants lors des parcours commentés.

Les différents thèmes couvrent une pluralité de dimensions; il peut s'agir d'expériences vécues (exemple : Expérience des infrastructures), il peut être question de processus urbains (exemple : Projet urbain), ils peuvent désigner des espaces spécifiques (exemple : Lieux emblématiques), ils peuvent incarner des aspects plus subjectifs de l'expérience urbaine (exemple : Ambiances), etc. Cette diversité renvoie à la nature ethnographique de la démarche et mérite d'être soulignée. Enfin, à la suite du tableau II, le schéma de la figure 19 illustre la distribution des unités de sens selon les participants et les thèmes relevés.

Tableau II : Présentation des thèmes liés aux significations paysagères

| Réurrence | Thèmes              | Description   | Objets visés   | Exemple(s)  |
|-----------|---------------------|---|--|---|
| 72        | Projet urbain       | Le projet urbain présente l'opinion des participants envers les différents grands projets en cours dans la ville ainsi que les processus urbanistiques et politiques qu'ils impliquent.                                   | Projets immobiliers;<br>Entrée de ville;<br>Sites en transitions;<br>Infrastructures urbaines;<br>Ponts;<br>Événements/festivités;<br>Transport collectif. | (R08-P16-94) : "C'est très positif; ils construisent une gare. Tu vois ici la nouvelle gare. [...] Mais c'est incroyable ce que ça va faire ! [LE PROJET IMMOBILIER]."<br><br>(R03-P12-21) : "Dans le projet Turcot il y avait un seul élément qui était vraiment bien, la passerelle verte qui reliait avec la falaise Saint-Jacques."   |
| 57        | Cadre de vie        | Le cadre de vie évoque les lieux de la vie quotidienne. Il réfère bien souvent au lieu de résidence, aux services et besoins quotidiens, au lieu de travail ainsi qu'à l'espace public qui relie ces différents endroits. | Quartiers;<br>Arrondissements;<br>Rues commerciales;<br>Marché; Espace public;<br>Art public;<br>Services publics;<br>Parcs et jardins;<br>Gens.           | (R10-P10-67) : j'essaie d'encourager un peu la rue Notre-Dame, il y a des marchands intéressants comme la fruiterie, la chocolaterie, une pizzeria..."<br><br>(R06-P18-9) : "Je ne sais pas si tu as remarqué qu'il y a une murale peinte dans ma ruelle. [...] Ils nous ont installé un mur d'anti-son, il y a un an, et un de mes voisins a pris l'initiative de la peindre. Il était tanné de voir des graffitis."   |
| 50        | Lieux emblématiques | Les lieux emblématiques sont des éléments du paysage reconnus pour leur caractère historique, patrimonial ou naturel.   | Sites patrimoniaux;<br>Quartier historique;<br>Monuments;<br>Sites industriels;<br>Éléments naturels;<br>Architecture.                                     | (R06-P15-76) : "Et ce qui est plaisant ici, la caméra ne pourra pas voir, mais on voit la tour du marché Atwater et plusieurs clochers d'églises."<br><br>(R04-P13-22) : "Anciennement, il y avait la Dominion et la Jenkins !"<br><br>(R02-P11-37) : "C'était sublime les petites maisons canadiennes, même les petites maisons d'ouvrier, tu vois près du stade, il y en a à côté de chez moi, c'est vachement bien." |

| Réurrence | Thèmes                       | Description   | Objets visés   | Exemple(s)  |
|-----------|------------------------------|---|--|---|
| 50        | Nature                       | La nature renvoie à la reconnaissance de différents milieux : milieux naturels aménagés, milieux naturels protégés ou encore de milieux naturels spontanés (friches urbaines). De plus, la nature est un objet de désir et marque les aspirations citoyennes envers l'avenir des territoires. | Espaces publics; Parcs; Friches urbaines; Espaces naturels; fleuve; Aménagement paysager; Arbres.                          | (R10-P18-22) : "Justement, le fait d'habiter à cinq minutes du fleuve, je m'organise pour prendre la route pour voir le fleuve."<br><br>(R02-P11-11) : "Décarie c'est n'importe quoi ! Je n'ai jamais compris pourquoi il n'y avait pas de la végétation ou que les murs soient peints avec quelque chose, pour le temps qu'on passe là-bas."               |
| 49        | Infrastructures (expérience) | L'expérience d'infrastructures présente l'expérience vécue des participants lorsqu'ils utilisent les nombreuses autoroutes, bretelles et échangeurs du territoire d'études.   | n/a  | (R03-P12-42) : "Des fois j'arrive le soir et je ne me souviens même pas du trajet."<br><br>(R05-P14-45) : "C'est long avant que tu puisses te retrouver, te reconnaître. Les premières fois, quand je passais ici, j'avais le vertige."   |
| 46        | Esthétisme                   | Il est question de la reconnaissance claire de beauté ou de laideur par les participants. Cette impression peut viser un objet spécifique comme le caractère générique du lieu.   | Architecture; Art public; Espaces naturels; Patrimoine industriel; fleuve; Panorama; Quartier industriel; Infrastructures. | (R10-P18-73) : "De l'autre côté, il y a des sculptures magnifiques. Je viens souvent marcher ici. Regarde les maisons, c'est magnifique."<br><br>(R09-P17-64) : "Ça et les usines ! J'ai toujours trouvé que c'était laid."   |
| 44        | Stratégies de déplacement    | Il s'agit des différentes stratégies de déplacement déployées par les participants pour optimiser leur trajet quotidien. Elles sont de nature variée : raccourcis, applications mobiles, distractions, etc.   | n/a  | (R02-P11-19) : "Surtout, avec l'application « WAZE », elle me fait passer par différents chemins, j'ai connu des coins à Westmount que je ne connaissais pas, et surtout, trafic pas de trafic, ça va plus vite."<br><br>(R10-P18-33) : "Moi je déteste prendre l'autoroute Métropolitaine par exemple. Je vais faire des détours pour ne pas la prendre.." |
| 44        | Territoire d'infrastructures | Le territoire d'infrastructure vise spécifiquement cet espace d'entre-deux marqué par la présence d'infrastructures autoroutières et ferroviaires, d'industries, de friches et de publicités.   | n/a  | (R06-P15-34) : "c'est pêle-mêle, il y a des grues avec des vieilles maisons patrimoniales qui sont dans le chemin..."<br><br>(R07-P16-07) : "Moi, ça me déçoit. On reçoit régulièrement des gens, et ils arrivent dans un endroit laid, un entre-deux..."   |

| Réurrence | Thèmes                      | Description   | Objets visés  | Exemple(s)  |
|-----------|-----------------------------|---|---|---|
| 37        | Aspirations (individuelles) | Les aspirations renvoient aux différents désirs des participants quant à l'avenir des territoires traversés. Ils révèlent des actions de mise en valeur, de protection ou la réalisation de nouveaux projets. | Espaces naturels; Infrastructures; Transport collectif; Espace en requalification; Aménagements paysagers; Fleuve | (R05-P14-182) : "Tu vois moi je ne comprends pas ça, pourquoi on n'en veut pas des industries, on est proche du métro, de l'autoroute, oui il y a un secteur résidentiel qui est près, mais justement il est séparé par l'autoroute !"<br><br>(R07-P16-16) : "l'autoroute 20, il devrait penser à la rendre plus belle, moins austère."   |
| 36        | Récit de vie (biographie)   | Le récit de vie est l'histoire personnelle des individus personnifiée à travers les lieux traversés.  | n/a   | (R10-P18-14) : "Tu vois là nous passons devant le restaurant ici, mes parents m'emmenaient manger ici quand j'étais enfant. C'est quelque chose que j'aime. J'ai toujours fait du vélo jusqu'ici, le petit pont vert près du marché Atwater. Encore aujourd'hui, l'été je me rends à vélo jusqu'ici."<br>(R06-P15-75) : "J'avais mon réseau d'amis qui habitaient à deux rues. J'ai aimé grandir ici, même si en vieillissant je trouvais que c'était loin du métro." |
| 33        | Transformations urbaines    | Les transformations urbaines révèlent les observations des participants envers les multiples changements quotidiens qui transforment le paysage urbain de la Ville.   | Projets immobiliers; Espace en requalification; Rénovation urbaine; Quartier industriel.                          | (R01-P01-5) : "Par contre, c'est en train de se développer, il y a des terrains qui sont en voie d'être décontaminés. Il y a des condos qui ont poussé depuis ce temps-là."<br><br>(R10-P18-50) : "À l'époque c'était une brasserie ici et là c'était une compagnie de pneus, elles ont fermée."  |

| Réurrence | Thèmes                                  | Description  | Objets visés   | Exemple(s)   |
|-----------|---|--|--|--|
| 29        | Ambiances                               | Les ambiances réfèrent au caractère sensible propre aux différents lieux traversés. Elles englobent l'ensemble des caractéristiques de l'expérience (sensorielles, spatiales, sociales, etc.).   | Environnement sensoriel;<br>Architecture;<br>Quartiers; Rues;<br>Commerces; Art public; Espaces publics; Espaces naturels; Gens. | (R01-P10-24) : "C'est beaucoup plus agréable de passer par la montagne. C'est sûr que c'est agréable, c'est comme une parenthèse, c'est sortir un peu de ce que tu connais. C'est agréable, c'est des ambiances, tu traverses des ambiances différentes, c'est plus calme, tu vas moins vite, tu regardes, je regarde les maisons, les décorations !"<br><br>(R02-P11-9) : "Quand je prends ce parcours-ci, je passe à Saint-Henri, de Saint-Henri je passe à Westmount, de Westmount je passe à Côte-des-Neiges. Je traverse la Montagne, j'ai un peu l'impression d'être à Londres." |
| 29        | Relation entre infrastructures et ville | La relation entre les infrastructures et la ville se matérialise à travers différents aménagements. Les discours des participants portent autant sur les dispositifs matériels mis en place que sur les aspects immatériels de cette cohabitation. | Tissu urbain;<br>Infrastructures;<br>Murs; Quartier industriel; Usines.  | (R01-P10-35) : " Pour moi c'est pratiquement deux villes différentes."<br><br>(R04-P13-20) : "Ouais, ce mur-là c'est un mur antibruit. Là on est vis-à-vis de Duff Court, le plus gros complexe de loyer modique au Canada."   |
| 24        | Modes de transport                      | Les modes de transport englobent autant les pratiques de déplacement que les équipements et infrastructures comme tels   | Transport collectif;<br>Infrastructures cyclables;<br>Tramway.   | (R05-P14-69) : "Quand tu es à vélo ou à pied tu as le temps de comprendre, de chercher tes repères."<br><br>(R10-P18-5) : "Ma fille m'a proposé la solution auto et transport en commun. J'ai adoré ça ! Je regardais les gens, je regardais les gens dormir dans le métro, je n'étais pas habitué ! [RIRES]."   |
| 23        | Identités montréalaises                 | Une pluralité de caractéristiques formelles comme immatérielles contribue à rendre uniques les rues, les quartiers et les arrondissements de la métropole. La reconnaissance de ces éléments permet d'accéder au paysage identitaire de Montréal.  | Arrondissements;<br>Architecture;<br>Rues; Parcs;<br>Églises; Canal.   | (R06-P15-70) : "Des fois les gens me disent que Lachine c'est la banlieue. Non, non, non c'est la ville de Montréal."<br><br>(R05-P14-17) : "Tu fais simplement traverser [LE CANAL DE L'AQUEDUC] et tu arrives à Verdun [...] c'est vraiment un autre paysage!"   |



| Réurrence | Thèmes                     | Description  | Objets visés   | Exemple(s)   |
|-----------|----------------------------|--|--|--|
| 23        | Identités socioculturelles | Les identités socioculturelles sont visibles lorsque l'on traverse la ville. Certaines caractéristiques présentent les différences sociales, culturelles, ethniques ou économiques propres aux différentes communautés montréalaises | n/a  | (R10-P18-58) : "Quand nous avons acheté à Lachine, certains sourcillaient. Mais il y a la partie est et ouest de Lachine, moi je demeure dans la partie ouest. Il y a une grande différence, même dans les écoles."<br><br>(R10-P18-62): "Je ne me reconnais pas dans la faune sociale. Même l'épicerie, j'ai de la difficulté à aller au Maxi ici, je vais à lui à Dorval. Je me reconnais dans les gens. Je n'ai pas l'air fine de dire ça." |
| 20        | Ville (représentation)     | Les représentations de la ville sont un construit culturel qui participent à qualifier ce qu'est la ville. C'est un univers de symboles abondant l'urbain comme paysage culturel.  | Architecture;<br>Panorama;<br>Centre-ville;<br>Grattes-ciel;<br>Ponts. | (R05-P14-129) : "Quand tu arrives ici tu es en ville, plus tu approches du centre-ville."<br><br>(R06-P15-47) : "J'arrivais à Montréal quand nous montions le viaduc de la 720 et que nous arrivions dans l'échangeur Turcot, c'est là que je me sentais à Montréal."  |
| 17        | Visuelles (expériences)    | Il s'agit des moments où l'expérience visuelle domine la qualification des paysages traversés.   | n/a  | (R06-P15-85) : "Je reconnais les toits verts, les briques rouges, les éléments du petit développement Prével. C'est caractéristique, tu passes sur le viaduc et tu vois une mer de toits verts."<br><br>(R05-P14-185) : "Regarde-ici, c'est un exemple qu'à chaque fois que tu veux aller vers le centre-ville tu la vois l'infrastructure ! On la voit vraiment bien!"  |
| 10        | Sécurité                   | La sécurité renvoie au sentiment d'inconfort, voire de danger, lors de la pratique des territoires.  | n/a  | (R01-P10-54) : "Si je te parle du point de vue de l'expérience, je suis un peu claustrophobe, je ne me sens pas bien. J'ai la perception que ce n'est vraiment pas sécuritaire, nous sommes vraiment captifs, pris-là."<br><br>(R06-P15-13) : "Le tunnel est le fun parce qu'il est court. Sinon je le trouve dangereux parce qu'il est tellement sombre. La différence avec la lumière du jour est aveuglante."                               |

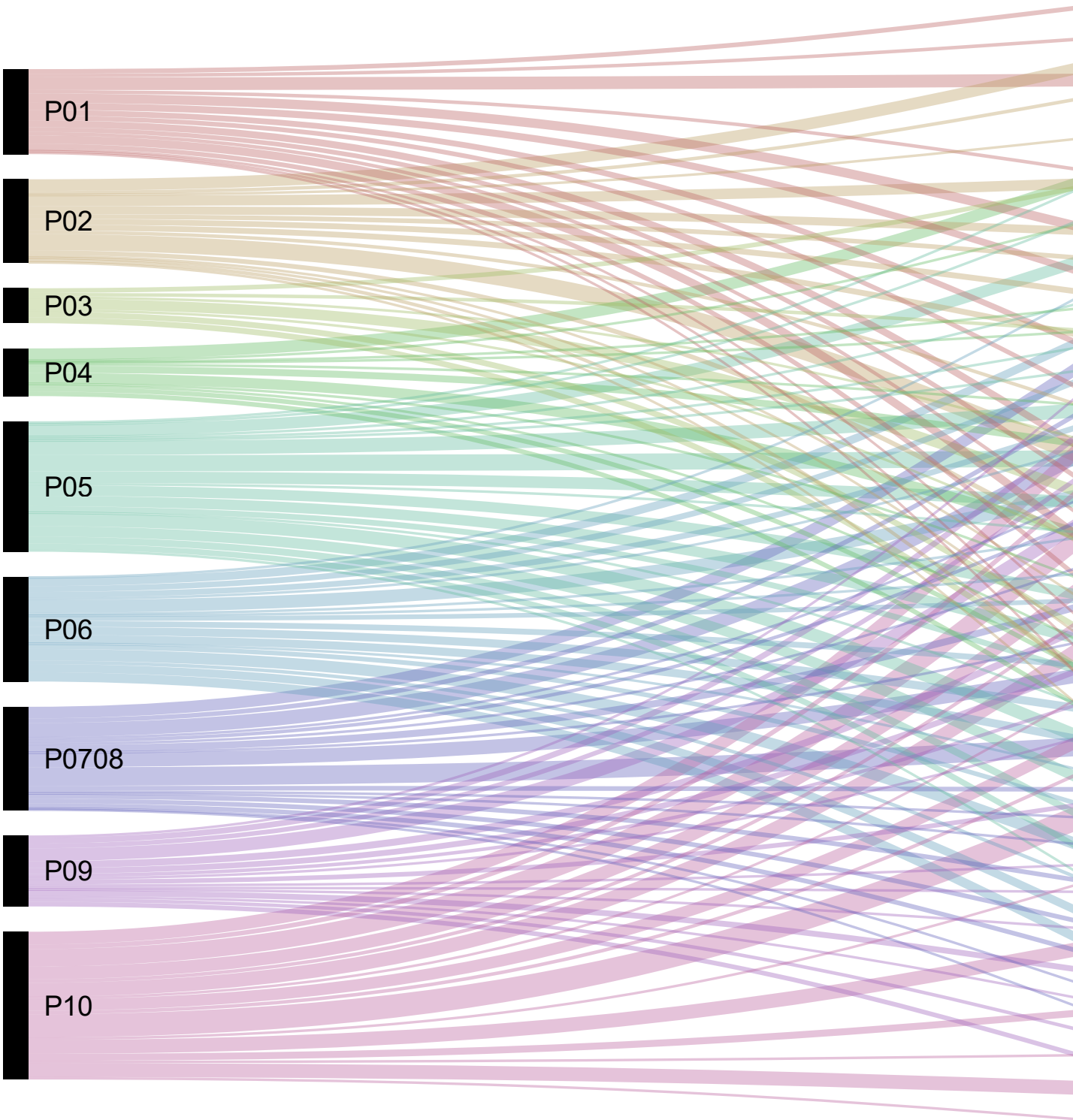
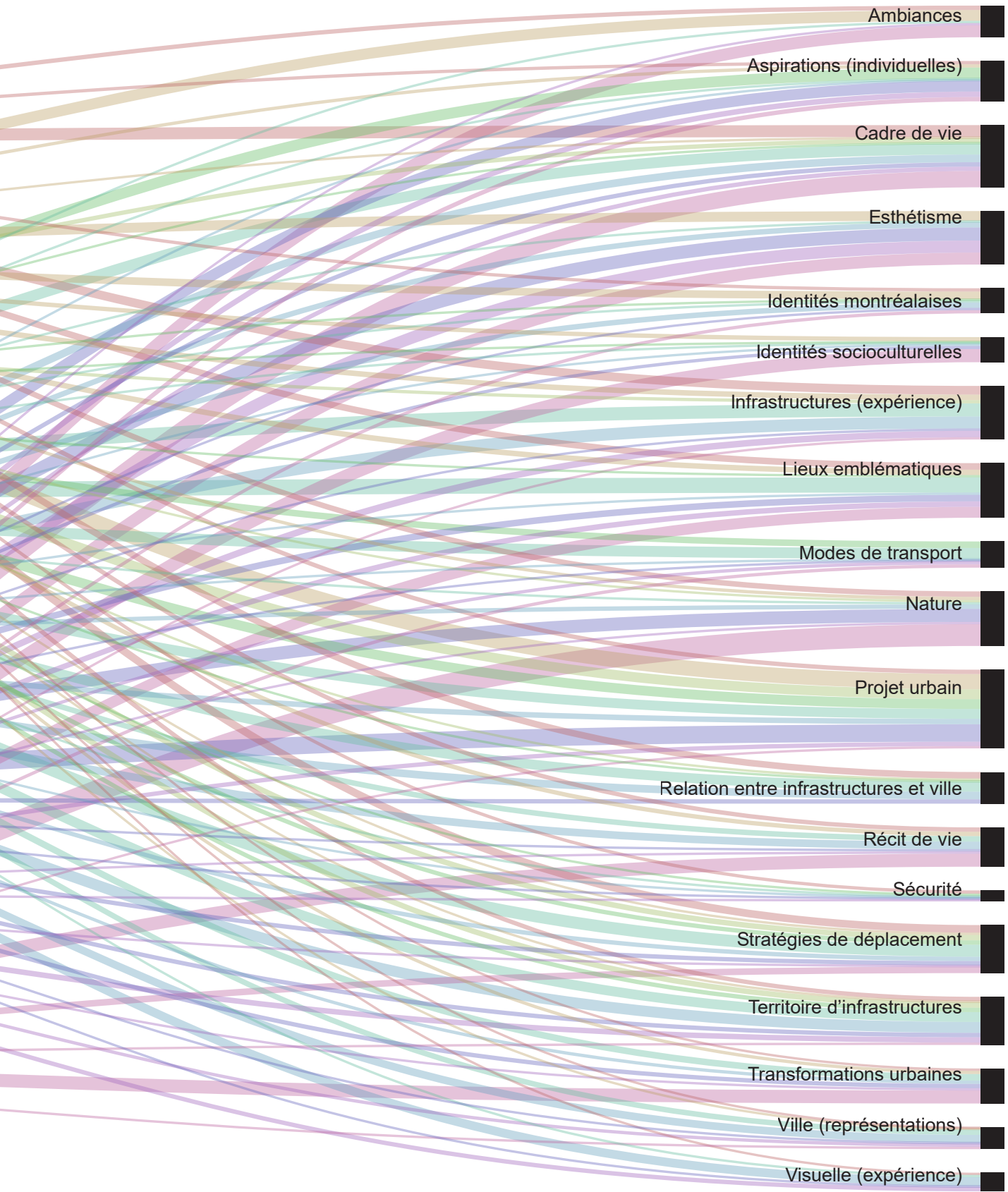


Figure 19 : Distribution des unités de sens selon les participants et les thèmes (Crédit : Emile Forest, 2018).



Capter les significations paysagères d'un territoire d'infrastructures

### 3.1.1 Thèmes récurrents : projet urbain, transformations urbaines, cadre de vie et nature

Les thèmes présentés ici sont les plus récurrents du corpus ainsi que ceux étant les plus partagés par les différents participants. Ces quelques thèmes permettent alors de détailler quelles sont les significations paysagères les plus probantes, en d'autres mots les éléments qui ont le plus stimulé les discours des participants. Il est intéressant de s'attarder à ces thèmes plus récurrents, car ils révèlent des significations partagées par les individus rencontrés envers l'expérience des paysages des territoires d'infrastructures.

D'abord, le thème « projet urbain » (72 fois) est abordé. Complémentaire à celui-ci, le thème « transformations urbaines » (33 fois) se dégage également. Bien que ce dernier est moins récurrent, la relation entre ces deux thèmes rend compte des changements qui s'opèrent dans la ville. Le premier désignant les grands projets urbains et le second les modifications plus subtiles, telles que les changements progressifs du cadre bâti associés à la transformation de la population d'un quartier. Il est alors pertinent, notamment en terme cartographique, de les présenter conjointement à ce moment-ci. Ensuite, les thèmes « cadre de vie » (57 fois) et « nature » (50 fois) sont aussi détaillés.

Il est important de noter que le thème « Lieux emblématiques » (50 fois) n'est pas présenté à l'intérieur de cette section pour différentes raisons. Bien qu'il soit aussi récurrent que le thème « nature », il n'a pas été abordé par l'ensemble des répondants, car ce n'est pas tous les parcours qui donnaient à voir de tels lieux. De plus, même si les différents éléments soulevés par ce thème dressent un portrait intéressant de sites historiques et de monuments valorisés par les répondants, les discours s'inscrivent dans une logique de reconnaissances plutôt que de partage des aspirations ou des valorisations. Ainsi, l'étude détaillée de ce thème ne présente pas, contrairement aux thèmes discutés ici, des significations partagées par les participants rencontrés.



### 3.1.1.1 *Projet urbain et transformations urbaines*

Lors des différents parcours à travers les infrastructures urbaines, la ville s'offrait à la vue des participants. Spontanément, ce sont les éléments paysagers nouveaux ou en transformation qui ont retenu leur attention.

- R01-D10-35 : « je remarque ce qui est nouveau. Je ne crois plus voir ce qui est existant, mais je vois ce qui est nouveau »
- R05-D14-77 : « Là, nous sommes à côté du nouveau projet les Bassins du Nouveau Havre [projet immobilier] »
- R06-D15-17 : « Ah ! Le CUSM [Centre universitaire de santé McGill], quelque chose de nouveau, un nouveau point de repère coloré »

En ce sens, les plus récents projets urbains ont grandement stimulé le discours des participants lorsqu'ils se trouvaient sur les grands axes de la ville de Montréal. La carte de la figure 20 permet d'observer cette réalité. Le contexte d'émergence des discours se situe sur des autoroutes ou routes importantes du réseau montréalais. Ainsi, lorsque les participants traversent la ville, perchés sur les infrastructures, il est plus aisé pour eux de remarquer les grands chantiers. Encore une fois, la carte de la figure 20 permet d'associer les secteurs où se trouve une concentration de discours envers ce thème aux grands projets en cours : les gratte-ciel qui poussent au centre-ville, la requalification de l'échangeur Turcot, le nouveau centre universitaire de santé McGill (CUSM), le pont en construction de l'autoroute 15, l'agrandissement majeur de l'hôpital Sainte-Justine, les grands projets immobiliers de Griffintown ou de Lachine, les travaux à l'aéroport...

- R02-P11-25 : « C'est comme ça [CUSM], ils mettent de la tôle jaune et bleu pour nous faire croire que c'est de la belle architecture. Mets tout ça en gris et, je te jure, tu peux mettre un symbole nazi dessus et c'est bon ! »
- R05-P14-43 : « Ils sont en train de changer tous les viaducs et échangeurs, ils mettent de la couleur, je ne sais pas si ça va changer quelque chose ... »

Par contre, ils dépassaient rapidement la dimension esthétique pour partager leur opinion envers les retombés ou impacts de ces réalisations, pour discuter de certains projets abandonnés par les instances publiques ou encore faire part de leur réflexion sur les processus de planification urbaine.



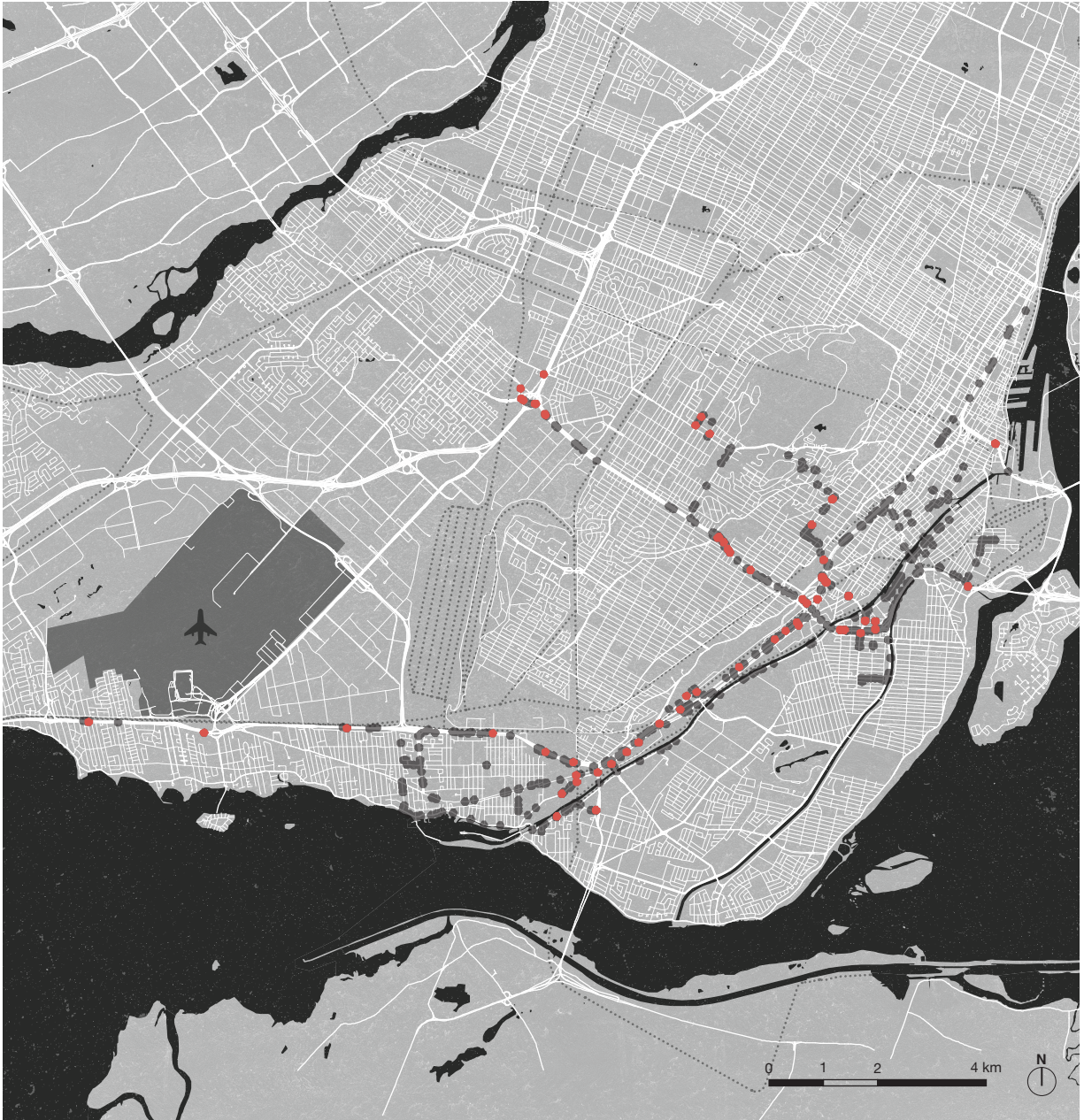


Figure 20 : Carte représentant les significations paysagères liées au thème Projet urbain (Source des données géospatiales pour le fond de carte : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéolIndexUdeM, consultée en 2018; Crédit pour les données géospatiales liées aux significations paysagères relevées : Emile Forest, 2017)

**Légende**

- Projet urbain
- Autres thèmes

- R10-P18-50 à 52 : « Là nous traversons le quartier industriel où il y aura le nouveau projet immobilier NOVA. Je trouve que c'est super intéressant, surtout, l'élément central qui est d'amener le train, avec une gare et un stationnement incitatifs. »
- R04-P13-68: « C'est aberrant, il y aurait pu y avoir des mesures ferroviaires structurantes de mises en place. Il y avait toute la volonté politique de le faire, mais ça n'a pas été fait. »
- R01-P10-49 : « Je vais voir les plans des fois, mais je me dis que de toute façon entre les plans et ce qui va vraiment être réalisé... je vais attendre que ça se fasse pour vrai ! »

Nous remarquons que les projets urbains soulèvent généralement la critique des participants. En effet, ils abordent naturellement les projets jugés comme négatifs, ceux qui ont malheureusement été mis de côté ou encore les processus de planifications qu'ils considèrent inefficaces.

Abordons maintenant plus en détail la relation entre les thèmes « projet urbain » et « transformations urbaines ». En fait, les significations paysagères envers ces thèmes présentent la perspective des participants envers les changements qui s'opèrent dans la ville. D'une part, le projet urbain vise ces grands projets menés par de grands promoteurs (publics ou privés) et, d'autre part, les transformations urbaines évoquent les transformations de la ville qui s'opèrent dans le quotidien des participants. Cette dynamique est grandement perceptible lorsque l'on observe la carte de la figure 21. Comme il a été mentionné, les discours envers les projets urbains se structurent autour des grands axes routiers, notamment l'autoroute 20 et l'autoroute 15, et ils se concentrent à l'intérieur de secteurs marqués par des chantiers majeurs. Les modifications paysagères de ces grands projets sont alors visibles lors de la traversée de la ville sur les infrastructures autoroutières. De l'autre côté, les transformations urbaines sont plutôt abordées lorsque les citoyens rencontrés se situent dans le quartier où ils habitent. La carte de la figure 21 abonde en ce sens, les significations paysagères liées au thème « projet urbain » sont, comme il a été mentionné, concentré dans certains secteurs et demeure sur des axes routiers importants tandis que celles liées au thème « transformations urbaines » sont pour la plupart dans les quartiers de départ ou d'arrivée des parcours. Les transformations urbaines présentent alors leurs observations quant aux transformations urbaines qui s'opèrent jour après jour dans les lieux quotidiens des participants.



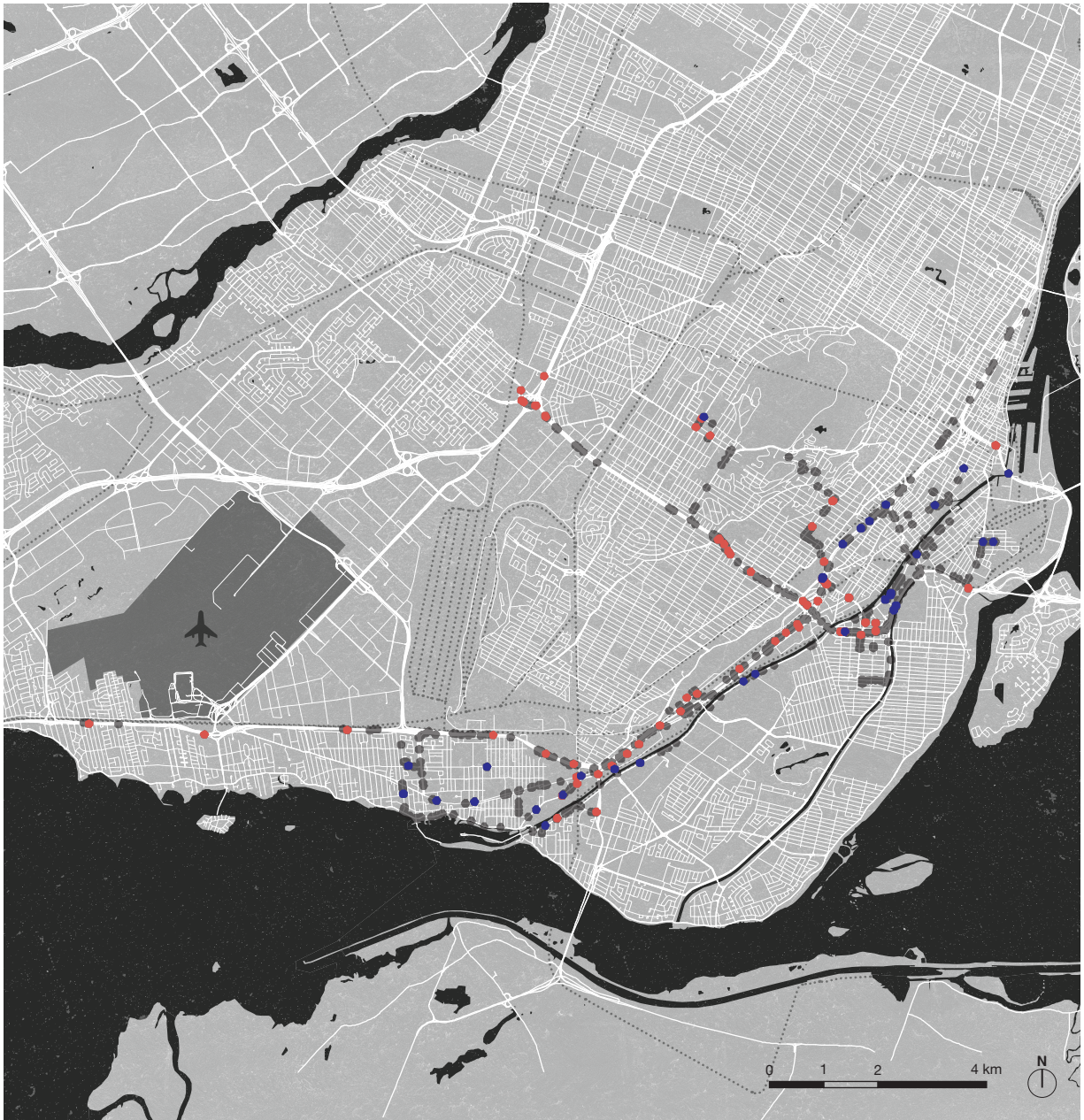


Figure 21 : Carte représentant les significations paysagères liées au thème Projet urbain ainsi qu'au thème Transformations urbaines (Source des données géospatiales pour le fond de carte : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéolIndexUdeM, consultée en 2018; Crédit pour les données géospatiales liées aux significations paysagères relevées : Emile Forest, 2017)

**Légende**

- Projet urbain
- Transformations urbaines
- Autres thèmes

De plus, si la vue du haut de l'autoroute 720, vers le centre-ville et Le Sud-Ouest, a stimulé des discours liés aux nouveaux gratte-ciel ou au projet immobilier Griffintown pour certains participants, ceux qui sont résidents dans cet arrondissement ont davantage abordé les transformations urbaines plus subtiles à la vue de cette perspective sur leur quartier. Cette dynamique explique le mélange de thématique sur cette portion de l'autoroute 720, visible sur la carte de la figure 21. Quelques exemples de discours liés au thème « transformations urbaines » :

- R05-P16-176 : « quand j'ai déménagé, elles [les anciennes usines] étaient toutes abandonnées, c'était en train de tomber en ruine. Et aujourd'hui c'est vraiment beau ! Comme celle qui est ici, ils l'ont rebâti. »
- R01-P10-5 : « Il y a de plus en plus de propriétaires, des gens qui font comme moi et qui transforment des duplex en maison de ville. »
- R02-P11-27 : « le quartier a changé, les brasseurs de Montréal, les bureaux autour, c'est plate. Ils se sont mis à raser des trucs et là tous les terrains vagues, une tour, deux tours, trois tours... Je me suis perdu l'autre jour, on dirait qu'on est au Dix30 »

### *3.1.1.2 Cadre de vie*

Les parcours commentés ont pour la plupart débuté au lieu de résidence des participants et l'objectif du trajet était de se rendre au lieu de travail, à l'université ou encore chez un membre de la famille. Dans tous les cas, il s'agissait d'un trajet qui liait la maison avec un endroit fréquenté quotidiennement, ou du moins toutes les semaines. Dans ce contexte, il n'est pas surprenant que la notion de cadre de vie ait grandement été abordée. Ce thème a été le deuxième plus récurrent (57) et l'ensemble des dix participants l'ont mentionné. La carte de la figure 22 va en ce sens. Il est alors possible d'observer des secteurs de concentrations des discours aux départs et aux arrivées des parcours ou encore de voir les significations liées à ce thème ponctuer la traversée des quartiers des participants, notamment les arrondissements Lachine, LaSalle et Le Sud-Ouest. En ce sens, il semble que les participants, lors de la traversée des espaces de leur quotidien, ont besoin de décrire ce paysage ordinaire :



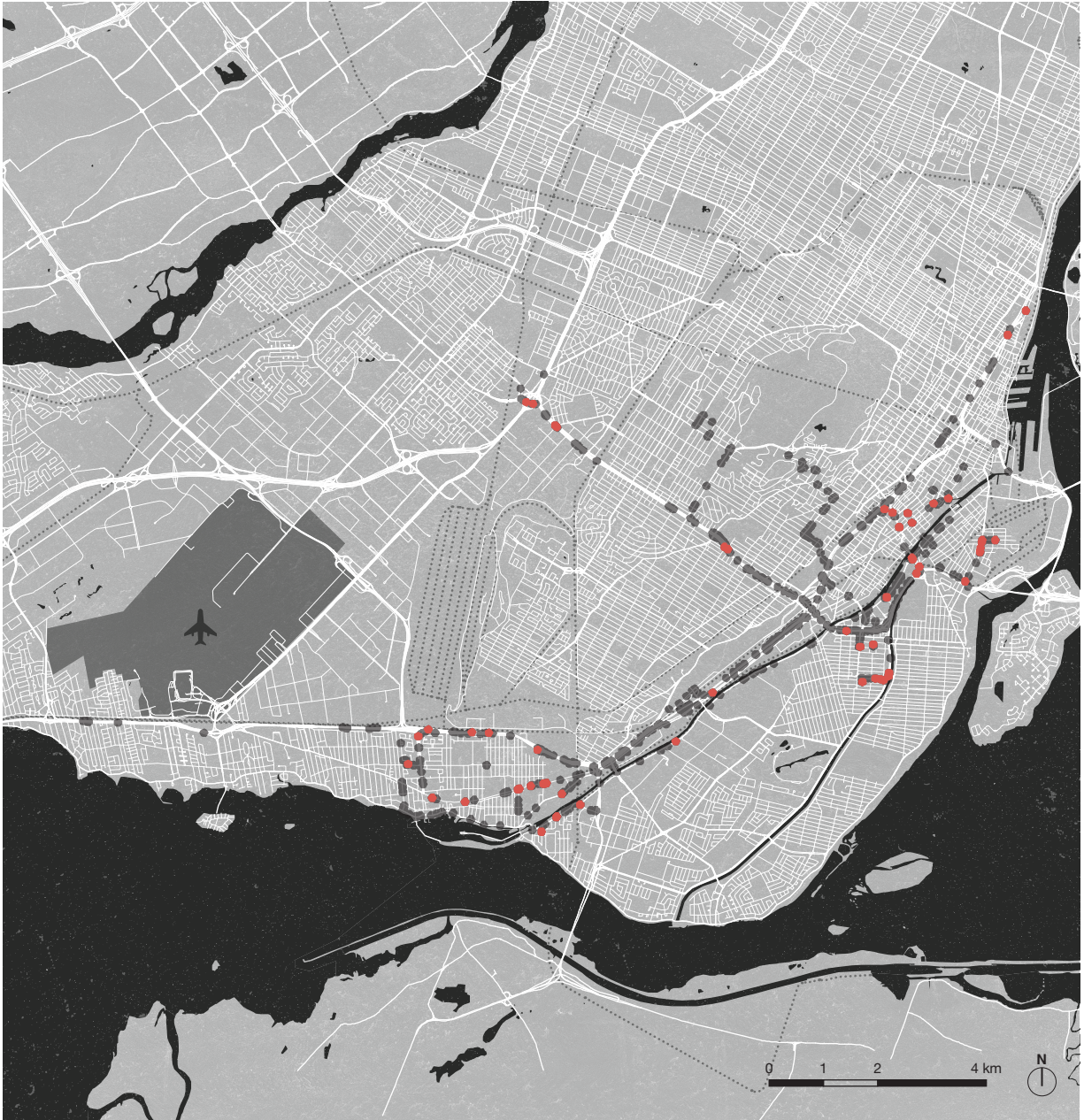


Figure 22 : Carte représentant les significations paysagères liées au thème Cadre de vie (Source des données géospatiales pour le fond de carte : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéolIndexUdeM, consultée en 2018; Crédit pour les données géospatiales liées aux significations paysagères relevées : Emile Forest, 2017).

**Légende**

- Cadre de vie
- Autres thèmes

- R10-P18-65 : « Tu vois ici c'est un jardin communautaire. Ici c'est le poste de pompier et là c'est une petite garderie. Ça ici, c'est le fameux centre d'achat qui me déprime, je ne suis pas capable d'aller là. Il n'y a rien là-dedans... Mais ça, c'est une très, très belle bibliothèque, je l'utilise beaucoup ! »

Ou encore, ils soulèvent certains avantages ou inconvénients de leur quartier :

- R05-P14-138 : « Tu vois, ça, c'est le fun d'habiter ce quartier-là, il est tellement riche en histoire. »
- R01-P10-8 : « Mais tu vois, à Pointe-Saint-Charles nous n'avons pas beaucoup accès à des services de proximité. Il n'y a pas de banque, il n'y a pas de commerce, très peu, quelques un... »

En termes d'émergence des discours, la figure 22 présente comment la notion de cadre de vie est fortement associée à des lieux précis, leur quartier, et non aux parcours ou trajets qui relient ces différents endroits. En effet, lorsque les participants abordent leur cadre de vie c'est qu'ils traversent ces lieux bien connus. C'est-à-dire au départ du parcours et/ou à l'arrivée. Autrement, lorsque l'on dépasse la rue commerciale du quartier, que l'on enjambe le canal ou que l'on franchit la limite administrative de l'arrondissement, il n'est plus question de cadre de vie.

### *3.1.1.3 Nature*

Le thème de la nature a été soulevé 50 fois, et cela par neuf des dix participants. Considérant le contexte de l'étude, c'est-à-dire un corridor autoroutier à caractère très minéral, il est peut-être étonnant de constater l'importance des significations paysagères qui évoquent la nature. En ce sens, avec la carte de la figure 23 il est possible de réaliser comment les significations associées à la nature sont plus contrées que celles liées aux thèmes précédemment détaillés. Ainsi, dans cette mer de béton et d'acier qu'est le corridor d'entrée de ville, il semble que les quelques éléments plus naturels observables ont suscité l'intérêt des participants. La carte permet donc de cibler l'influence de la falaise Saint-Jacques, du Fleuve Saint-Laurent, du Mont-Royal et de l'infrastructure récréotouristique du canal de Lachine.



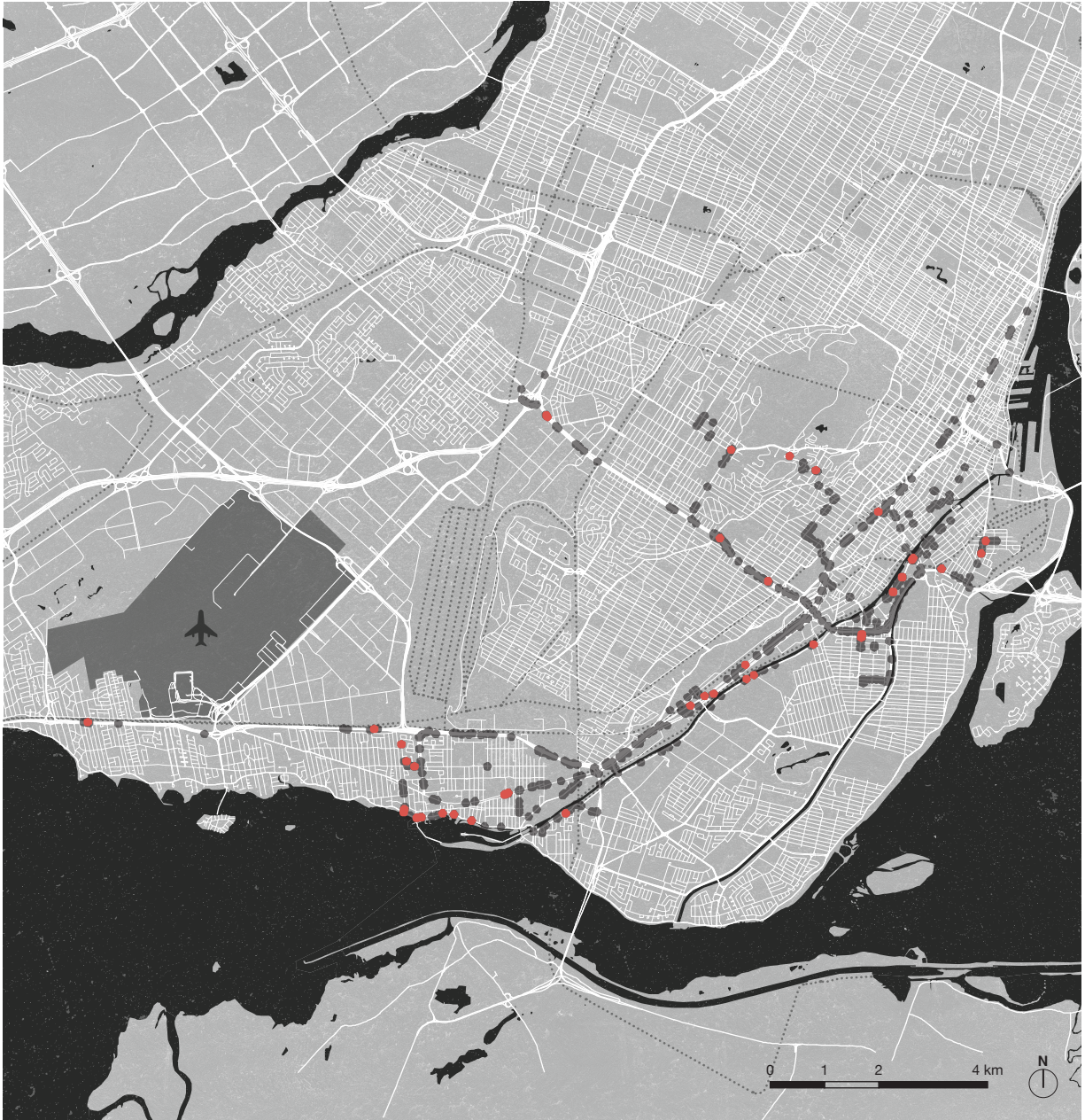


Figure 23 : Carte représentant les significations paysagères liées au thème Nature (Source des données géospatiales pour le fond de carte : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéolIndexUdeM, consultée en 2018; Crédit pour les données géospatiales liées aux significations paysagères relevées : Emile Forest, 2017).

**Légende**

- Nature
- Autres thèmes

D'abord, le discours des participants envers la nature vise des éléments paysagers très précis :

- R02-P11-44 : « Tu connais beaucoup de villes qui ont une montagne comme ça ! [...] C'est comme surréaliste. »
- R10-P18-69 : « Et là tu vois, regardes le Fleuve ! Alors, ça, c'est mon cadeau. »
- R06-P15-103 : « Mais tu vois, je pense que dans la falaise Saint-Jacques, il y a plein d'espèces à protéger, des petites grenouilles. Un secteur à protéger. »

Au-delà de cette reconnaissance d'une nature emblématique, les participants vont apprécier le caractère plus naturel des lieux traversés ou des aménagements végétalisés :

- R07-P16-49 : « Tu vois, ici, le paysage est beau, c'est un endroit qui est acceptable [secteur à caractère plus naturel après l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal]. »
- R05-P14-85 : « à Queen-Mary [pont d'étagement à l'intersection de l'A15] où ils ont fait une belle traversée pour piétons. *Ils ont mis de la végétation?*<sup>3</sup> Oui, c'est ça !

Dans l'ensemble la nature est l'un des éléments les plus valorisés par les participants. Il y a ces haut-lieux naturels que l'on admire pour leur beauté, ces espaces naturels que l'on souhaite protéger, ces petits aménagements paysagers qui améliorent la ville, etc.

---

3 Lorsque le texte est en italique, il s'agit d'une intervention du chercheur.



## 3.2 INTERACTIONS PAYSAGÈRES

L'analyse des dix heures de capture vidéo a permis de sélectionner 95 interactions. Celles-ci couvrent par ailleurs 329 des 695 unités de sens préalablement identifiées à travers les discours (Figure 24). Ainsi, près de la moitié des propos des participants relèvent d'une interaction avec le paysage urbain traversé. Sans prétendre que les significations paysagères (thèmes) relevant d'interactions auraient été absentes lors d'entretiens conventionnels, rappelons que plusieurs auteurs reconnaissent que le mouvement et l'expérience vécue stimulent et enrichissent le discours des participants (Bergeron et al., 2014; Brown et Spinney, 2010; Büscher et Urry, 2009; Carpiano, 2009; Hein et al., 2008; Kusenbach, 2003; Laurier et Lorimer, 2012; Luz et al., 2014, p. 206; Petiteau et Pasquier, 2001; Pink, 2007, 2008; Spinney, 2009, 2011). Plus encore, l'utilisation de la vidéo numérique lors de l'analyse a permis de mieux comprendre comment ces significations paysagères s'incarnent lors de l'expérience dans la ville. L'analyse des interactions présente par exemple comment certaines unités de sens sont associées lors d'une interaction et ainsi comment différentes significations paysagères (thèmes) s'articulent et s'influencent lors des propos envers les paysages traversés.

Cette section présente d'abord quelques constats généraux suite à l'analyse des interactions, soit comment le propos des participants envers les paysages traversés révèle certaines tendances à travers les thèmes des significations paysagères. Ensuite, deux interactions paysagères sont précisément détaillées afin d'illustrer plus concrètement ces résultats.

### 3.2.1 Constats généraux

D'abord, il est essentiel de détailler les schémas de la figure 25 pour comprendre les constats liés aux interactions analysées. Le schéma de la portion supérieure représente la structure des unités de sens relevés lors des interactions, donc des portions de discours qui sont associées aux moments d'interactions à l'aide de séquences vidéo. Par contre, ce premier schéma n'inclut pas les interactions comme telles (les séquences vidéo). On remarque alors que l'architecture des relations entre les unités de sens et entre les thèmes n'est pas hiérarchisée; les éléments sont dispersés pratiquement de manière équidistante dans le réseau d'informations. Plus encore, il y a même un thème et ses unités



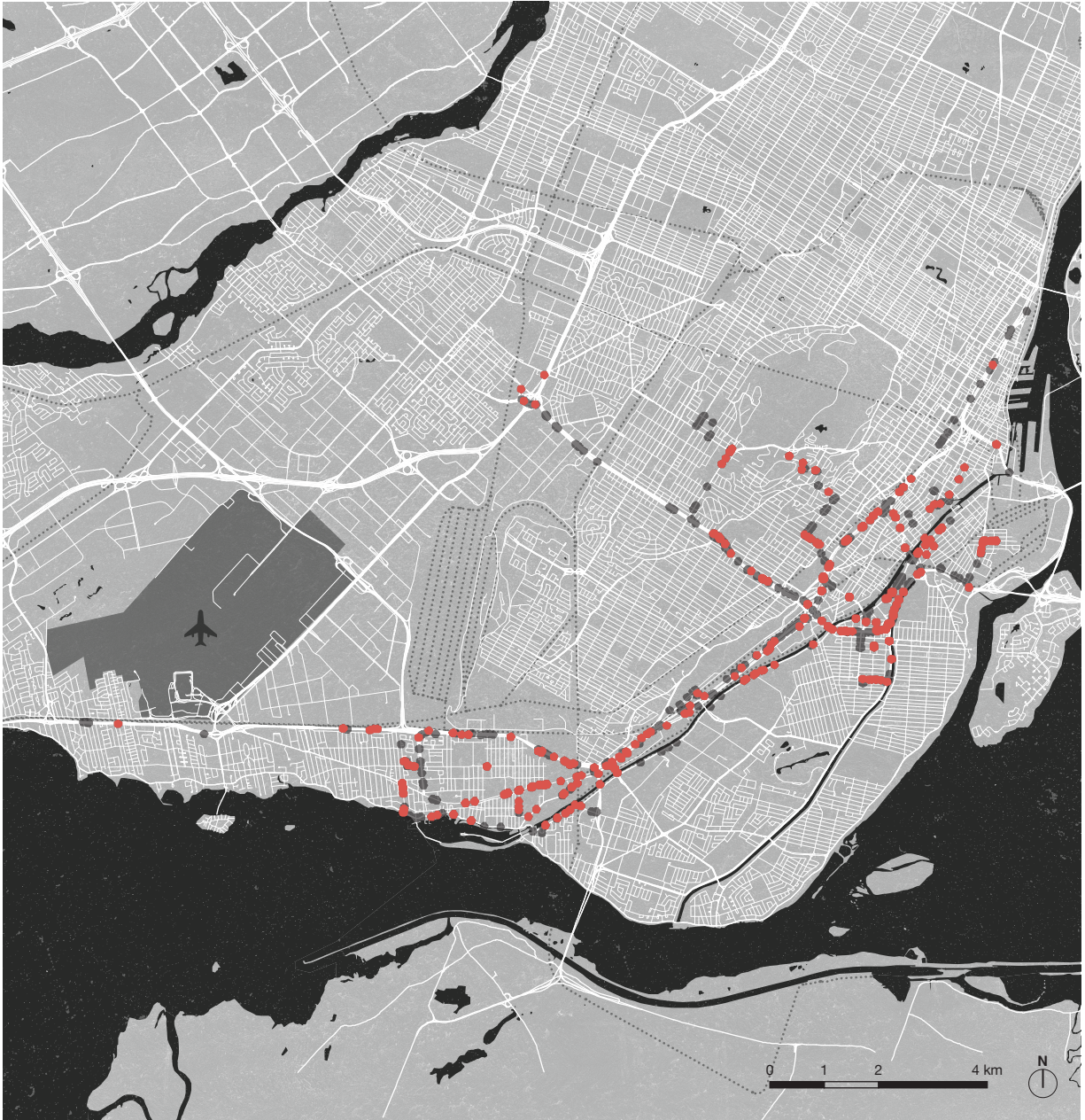


Figure 24 : Carte représentant les significations paysagères qui relèvent d'interactions (Source des données géospatiales pour le fond de carte : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéolIndexUdeM, consultée en 2018; Crédit pour les données géospatiales liées aux significations paysagères relevées : Emile Forest, 2017).

**Légende**

- Unités de sens relevant d'interactions
- Autres unités de sens

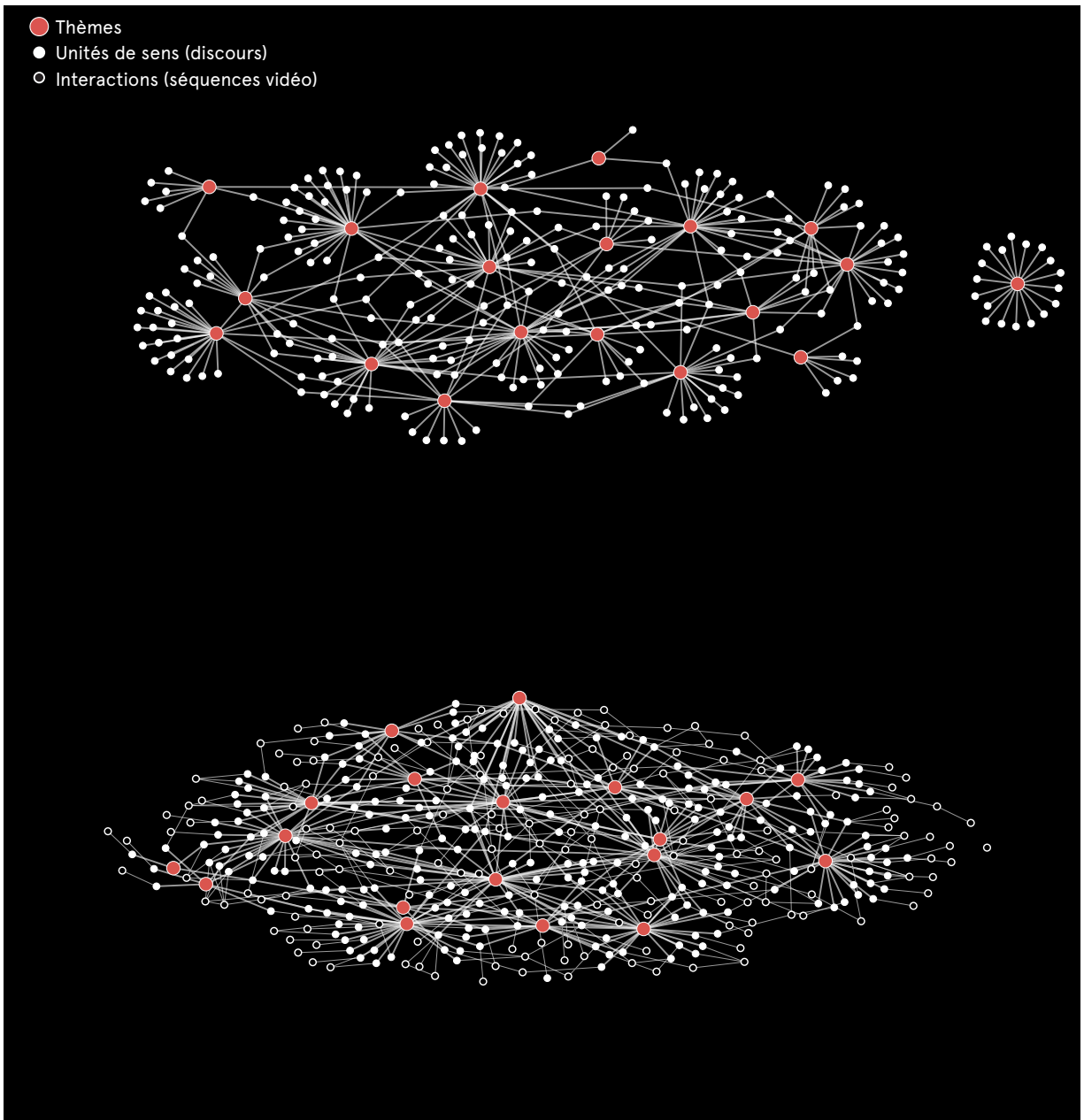


Figure 25 : En haut, structure des unités et des thèmes relevés (seulement les unités de sens qui ont été associées aux interactions) et, en bas, structure des unités de sens, des interactions (séquences vidéo) et des thèmes (Crédit : Emile Forest, 2018).

de sens qui sont isolés («Récit de vie»), ils ne partagent aucune relation avec les autres données. Le schéma inférieur illustre les mêmes données et relations, mais en y ajoutant les interactions (les séquences vidéo). En fait, la prise en compte des interactions vient complètement transformer l'architecture des données, car elle rend visibles la proximité et les hiérarchies entre les thèmes. Les interactions indiquent que certaines unités de sens sont liées lors du même moment de l'expérience des individus.

En rendant visibles les liens et hiérarchies entre les unités de sens, l'analyse des interactions a permis de révéler que les discours des participants envers les paysages urbains traversés s'organisent autour de thèmes structurants ainsi que de noeuds de thèmes (Figures 25 et 26). Les thèmes structurants renvoient à ceux qui partagent le plus de liens avec l'ensemble des autres thèmes, basé sur leurs interactions communes. Concrètement, cela signifie que lorsqu'un participant évoque un tel thème il poursuit plus fréquemment en abordant certains aspects particuliers des paysages traversés. Il en résulte des interactions diversifiées où le paysage est considéré sous plusieurs dimensions. L'exemple le plus probant est le cas du thème «transformations urbaines». Bien qu'il a été mentionné moins fréquemment que le thème le plus récurrent (33 fois contre 72), l'analyse des interactions a permis de l'associer à 14 autres thèmes (« identités socioculturelles », «identités montréalaises», «relation entre infrastructures et ville», «lieux emblématiques», «aspirations individuelles», «esthétisme», «visuelle», «ville (représentations)», «projet urbain», «territoire d'infrastructures», «modes de transport», «récit de vie», «nature» et «cadre de vie»). Ainsi, le thème «transformations urbaines» a grandement stimulé le discours des participants. Les autres thèmes les plus structurants sont «nature», «territoire d'infrastructures», «récit de vie» et «cadre de vie». Pour leur part, les noeuds de thèmes liés aux significations paysagères renvoient aux regroupements récurrents de certains thèmes à travers les interactions relevées. Ainsi, ils présentent certaines tendances des participants à aborder les mêmes aspects des paysages traversés. Par exemple, les thèmes «projet urbain», «ville (représentations)» et «aspirations individuelles» constituent un noeud de significations paysagères fréquent. Ces interactions présentent alors que les projets urbains sont souvent mis en opposition aux lieux avant leur réalisation. Les projets en cours viennent en quelque sorte transformer la représentation de la ville du participant et, s'il se positionne négativement vis-à-vis ces changements, il y a de fortes chances qu'il évoque des aspirations personnelles pour le site en question. En conclusion ces noeuds permettent d'observer la proximité de certains thèmes et leur articulation lors des discours envers les paysages traversés.



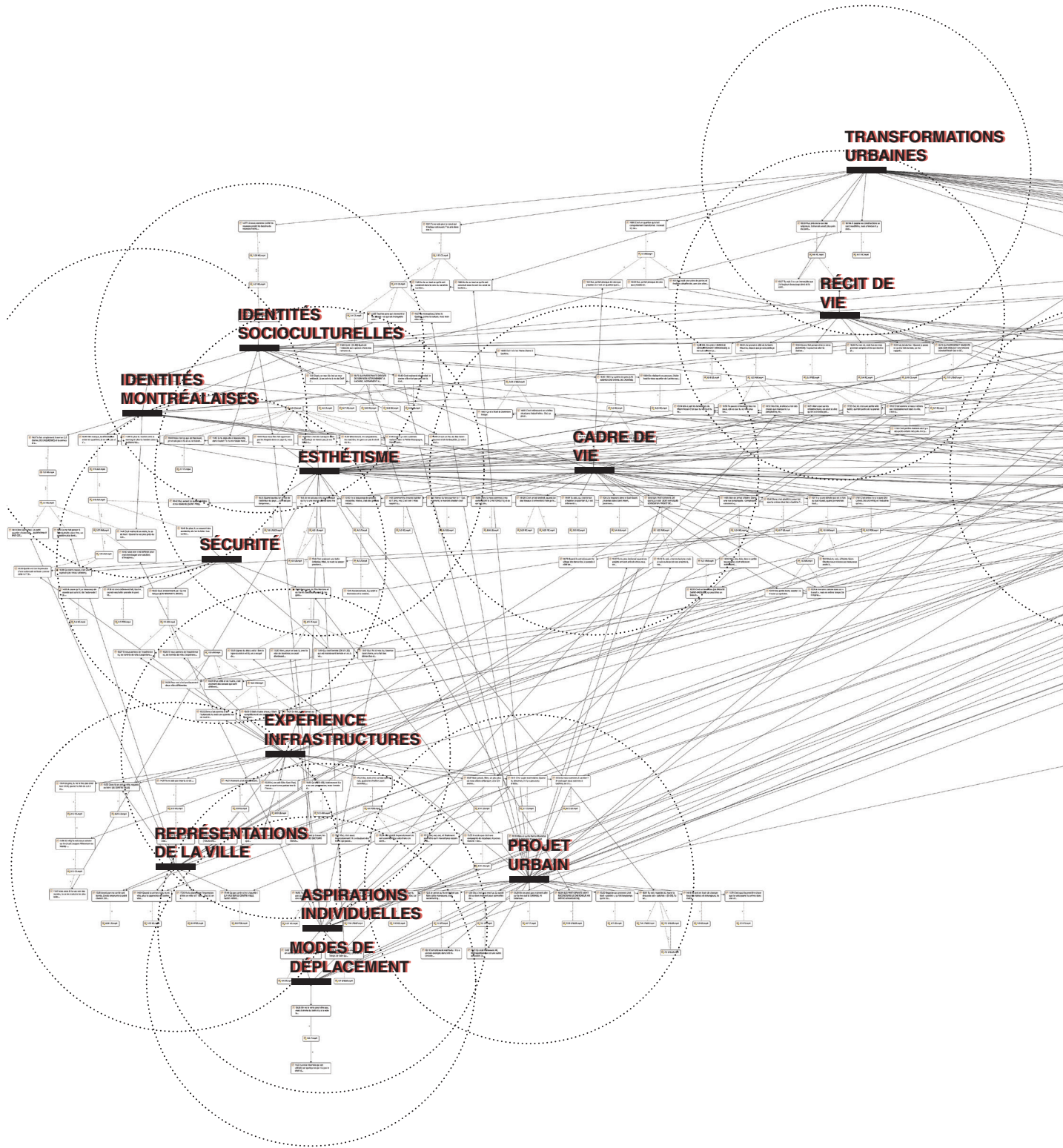
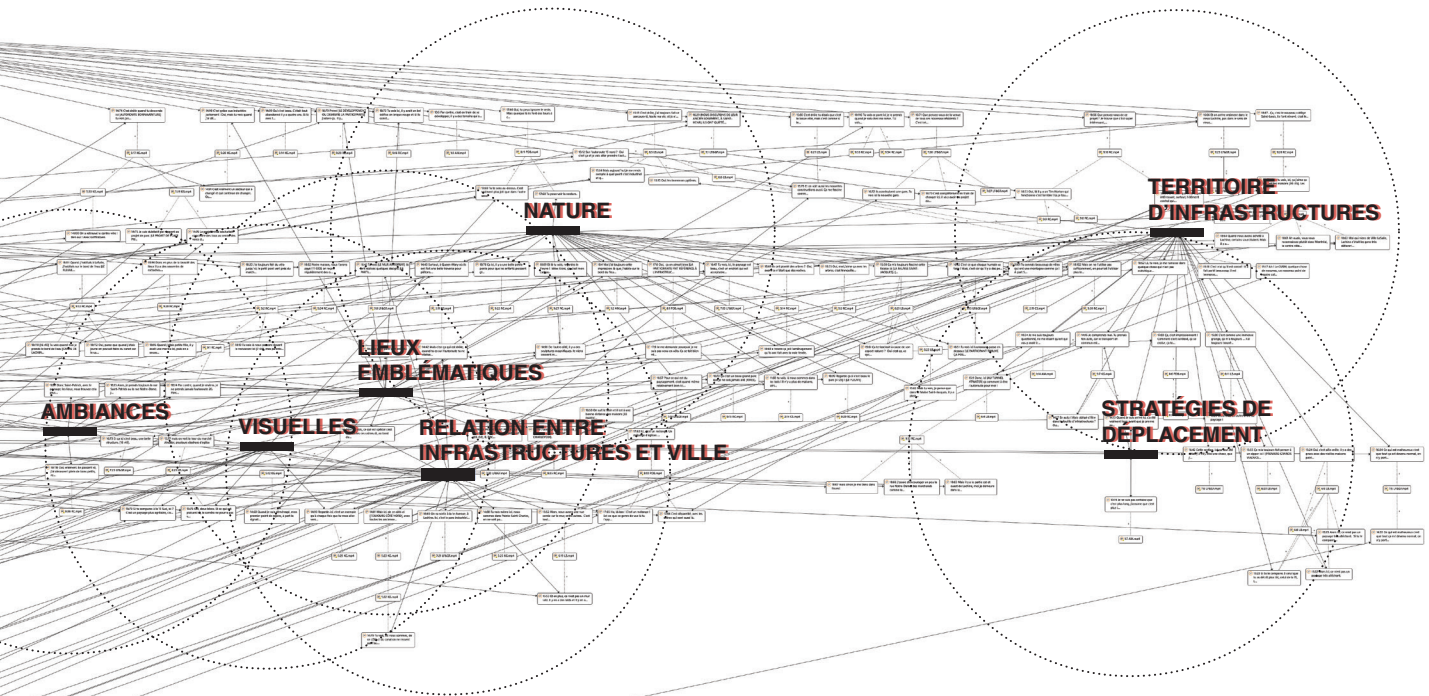


Figure 26 : Schéma de l'analyse des interactions (Crédit : Emile Forest, 2018).



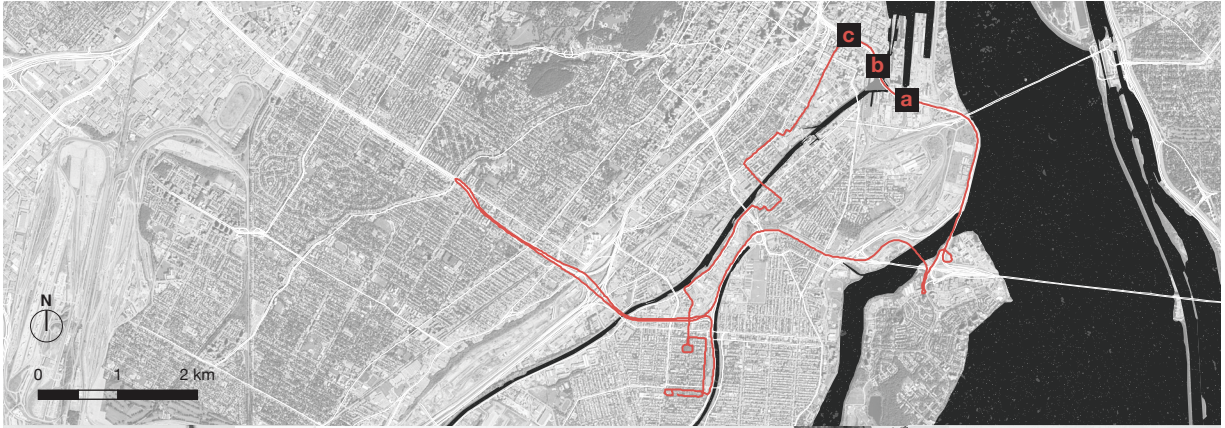
### 3.2.2 Deux interactions détaillées

Deux interactions sont ici détaillées afin d'illustrer la richesse de l'analyse ainsi que les potentiels de représentations des résultats. La première a été retenue, car elle s'organise autour du thème le plus récurrent, celui du projet urbain. La deuxième interaction se révèle importante du fait qu'elle est fortement liée au contexte spatial de la recherche, c'est-à-dire les territoires d'infrastructures.

Lorsqu'il sort de l'autoroute 15, à l'île des Soeurs, le participant (5) propose de poursuivre le parcours sur l'autoroute 10, vers le centre-ville de Montréal : « Nous pouvons revenir par un autre chemin que je fais souvent, ça va permettre de prendre la rue Saint-Patrick. » (R05-P14-147). Il emprunte ce trajet lorsqu'il revient de visiter certains membres de sa famille sur la Rive-Sud et souhaite arrêter s'entraîner dans le quartier Pointe-Saint-Charles. Il longe le fleuve Saint-Laurent et observe au loin les travaux du nouveau pont Champlain : « C'est vraiment impressionnant ! » (R05-P14-148). Ensuite, il se retrouve dans la brume, à droite il y a le fleuve et à gauche les silhouettes de bâtiments commerciaux. Le participant cesse de parler des lieux traversés. Puis, lorsque l'autoroute 10 s'élève tranquillement (Figure 27), le skyline montréalais réapparaît avec en premier plan les néons emblématiques de la compagnie Five Roses, mais le participant n'aborde aucun de ces éléments. Plutôt, il insiste que ce n'est pas le centre-ville qui a été retrouvé parmi la brume, mais bien Griffintown, un récent projet majeur de renouvellement urbain (Figure 27) : « tu vois seulement les condos » (R05-P14-151). Ce paysage en mutation amène le participant à aborder la planification urbaine du secteur : « Je suis dubitatif par rapport au projet de parc... » (R05-P14-151). Ainsi, cette interaction permet d'associer les thèmes suivants : projet urbain, transformations urbaines, représentation de la ville et identités montréalaises. Il est ainsi possible de relever comment le participant met en relation la prolifération des condos et la transformation de l'image qu'il a de la ville de Montréal.

Figure 27 : Interaction, participant 05, durée : 31:30 à 32:40 minute (Source des données géospatiales pour le fond de carte : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéolIndexUdeM, consultée en 2018; Crédit pour les données géospatiales liées aux significations paysagères relevées et les photomontages : Emile Forest, 2017).



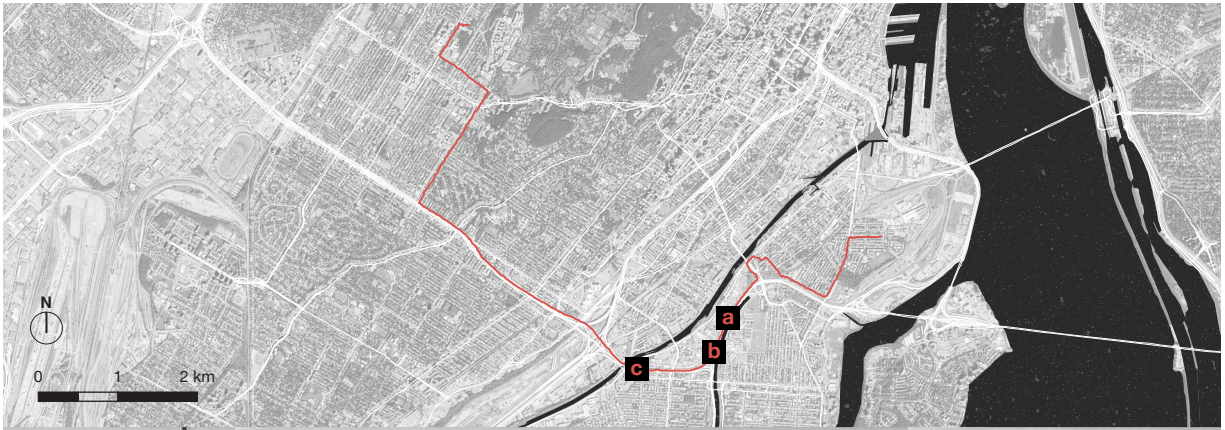


Capter les significations paysagères d'un territoire d'infrastructures

La participante (1) quitte sa « petite bulle » (R01-P11-13), c'est-à-dire le quartier de Pointe-Saint-Charles où elle habite. Un bout de la ville encerclée par différentes infrastructures où on se sent comme dans un « transit » (R01-P11-12), mais lorsqu'on y demeure on a « l'impression que c'est calme » (R01-P11-12). Elle emprunte l'autoroute 15 pour s'élever au-dessus de la trame urbaine ancienne (Figure 26). Dès que l'automobile accélère, la participante évoque l'expérience de l'infrastructure. Elle ne regarde pas, ou plutôt ne voit pas ce qu'il y a en dehors de l'infrastructure. Les remparts de bétons la « fatiguent » (R01-P11-35), elle ne se sent pas en sécurité. La participante observe surtout ce qui est nouveau, ce qui change. Entre autres, il est question des nouvelles constructions, mais surtout, comme elle le dira plus tard, des panneaux de publicité. Elle conclut en avançant que la ville observée de l'infrastructure surélevée et celle vécue par la trame urbaine conventionnelle sont « deux villes différentes » (R01-P11-35). Pour elle, « c'est vraiment des univers qui sont différents » (R01-P11-37). À un tel point qu'elle n'a jamais été capable de situer les endroits connus, par exemple sa maison, de l'autoroute surélevée. Cette interaction allie les thèmes suivants : sécurité, infrastructure (expérience), territoire d'infrastructures, relation entre infrastructures et ville. Plus précisément, il est possible de saisir comment l'expérience d'insécurité et de désorientation influence la représentation du territoire d'infrastructures et amène à définir celle-ci comme quelque chose d'étranger à la ville, à la vie urbaine.

Figure 28 : Interaction, participant 01, durée 7:10 à 8:50 minute (Source des données géospatiales pour le fond de carte : Collection de l'Université de Montréal, via la plateforme en ligne GéolIndexUdeM, consultée en 2018; Crédit pour les données géospatiales liées aux significations paysagères relevées et les photomontages : Emile Forest, 2017) .





# **CHAPITRE 4 : DISCUSSION**



Figure 29 : Photographie prise en dessous l'autoroute 15, Montréal (Crédit photographique : Emile Forest, 2016).



Ce chapitre de discussion est structuré en cinq principales sections : (1) Premièrement, il y est développé la contribution de caractériser les paysages en mouvement, notamment que la spontanéité des participants grâce aux déplacements dans l'espace urbain permet d'accéder à des significations et valorisations uniques envers les paysages traversés. (2) Deuxièmement, à la lumière des résultats obtenus, les territoires d'infrastructures sont réinvestis en s'appuyant sur les différents éléments conceptuels discutés dans le premier chapitre. L'idée est de suggérer une redéfinition de tels territoires pouvant guider ou inspirer les interventions futures des concepteurs, dans ces contextes marqués par les infrastructures et l'univers de la technique. (3) Troisièmement, il est question de l'apport d'une connaissance des significations socioculturelles, développée dans ce mémoire, pour un exercice de planification et de conception tel que la démarche *YUL/MTL : Paysages en mouvement*. (4) Quatrièmement, il est réalisé un bref retour sur le territoire et les limites de l'étude et cinquièmement (5) quelques pistes de recherche sont proposées.

## 4.1 CAPTER LES PAYSAGES EN MOUVEMENT

La présente recherche a mobilisé le paysage à la fois comme un concept et un outil apte à comprendre et documenter les territoires urbains contemporains (Corner et Hirsch, 2014; C. Girot, 2006; C. Girot et al., 2013; Christophe Girot et Truniger, 2012; Lanza et Girot, 2014; Charles Waldheim, 2006; Charles Waldheim et Hansen, 2014). En ce sens, l'un des objectifs centraux visait à contribuer au besoin actuel de renouveler les outils de caractérisation des paysages (Brunetta et Voghera, 2008). En tirant profit de la venue d'appareils multimédia telle que la vidéo numérique, les paysages urbains traversés ont alors été documentés par l'association de discours de résidents, de parcours (données géospatiales) et d'images en mouvement captées lors des itinéraires avec les participants (données vidéo). Si cet exercice méthodologique a entre autres permis de rendre compte des significations, préoccupations et aspirations des participants entretenues envers le territoire d'étude, il a aussi mis de l'avant l'unicité d'une caractérisation des paysages qui utilise le mouvement. Plus précisément, il s'agit de la capacité d'une telle approche à investir ce qui a été nommé à l'intérieur de ce mémoire comme les interactions paysagères. C'est-à-dire les moments de l'expérience de l'espace urbain où les paysages ont directement stimulé le discours des citoyens. La présente section discute de cette contribution méthodologique.

D'abord, elle aborde en quoi l'expérience en mouvement, documentée à l'aide de la vidéo numérique, permet d'accéder aux perceptions plus spontanées des participants en plus de proposer une représentation renouvelée des paysages urbains. En fait, cette approche permet d'explorer comment les paysages urbains actuels ont plus en commun avec un enlacement de différentes textures et de lumière (Picon, 2000) qu'avec une mise en scène esthétique héritée du voyage pittoresque (Conan, 2003).

Ensuite, s'appuyant sur ces constats envers la spontanéité de l'expérience en mouvement, le texte montre de quelle manière cette approche de caractérisation des paysages urbains permet d'accéder à certains discours bien spécifiques, soit les significations paysagères émergentes ainsi que ceux référant à la temporalité des paysages urbains. Il y est suggéré que ces différents discours sont stimulés par la spontanéité que permet le mouvement à travers les espaces connus des individus (Carpiano, 2009; Evans et Jones, 2011; Kusenbach, 2003).

De plus, l'immersion du chercheur dans les « environnements naturels » des participants (Kusenbach, 2003) permet alors d'accéder à un savoir propre aux méthodes de la mobilité:

« By immersing themselves in the fleeting, multi-sensory, distributed, mobile and multiple, yet local, practical and ordered making of social and material realities, researchers gain an understanding of movement not as governed by rules, but as methodically generative. » (Büscher et Urry, 2009, pp. 103-104).

### 4.1.1 Spontanéité perceptive et expérience en mouvement

Le mouvement permet d'aborder le paysage comme une expérience continue, plutôt qu'un assemblage d'immobilités. Pour preuve, les paysages urbains révélés à travers les discours des participants renvoient davantage à une mosaïque de lieux et d'expériences qu'à des points de vue ciblés. Ainsi, le mouvement propose de documenter les réalités paysagères à travers l'expérience et les perspectives évolutives d'un observateur mobile. Contrairement à une tradition paysagère associée au voyage pittoresque où le paysage :

« se résume à une succession de moments, de temps d'arrêt consacrés à la découverte d'un paysage immobile, invitant chacun à une expérience esthétique et à son interprétation. » (Conan, 2003, p. 24).

Dans ce contexte, l'expérience en mouvement mobilise un mode de perception bien différent que celui de l'expérience esthétique. En fait, l'expérience en mouvement favorise l'inconscient, au sens de l'abandon et de la liberté du flâneur baudelairien (Rousse, 2008); tandis que, comme le présente Conan, la perception de l'expérience esthétique mobilise un processus cognitif plus réfléchi tel que l'interprétation (Conan, 2003). En ce sens, la reconnaissance perceptuelle de l'expérience en mouvement est similaire au concept de perception distraite développé par Benjamin, inspiré par la venue de l'art cinématique (Benjamin, 2013) ou encore à celle de mémoire involontaire proposée par Petiteau s'appuyant sur les écrits de Deleuze (Petiteau, 2008). Plus précisément, cette perception distraite :

« s'exerce dans des situations d'hétérogénéité, de rapidité et de dispersion des stimuli, où une décision rapide est nécessaire et où seule la capacité acquise d'accomplir certains gestes permet d'agir. » (Rousse, 2008, pp. 3-4).

C'est dans ces moments que la mémoire involontaire se révèle, car « elle échappe à la vigilance » (Petiteau, 2008, p. 3). Il s'agit de la mémoire de la spontanéité. Cette perception distraite rappelle sans équivoque les déplacements accélérés dans l'espace urbain, notamment les déplacements automobiles.

L'expérience en mouvement révèle alors un paysage issu d'un mode de perception plus spontanée et l'utilisation de la vidéo numérique permet quant à elle de rendre compte visuellement de ce que Larsen nomme : « our fluvial perception of landscapes » (Larsen, 2012, p. 72). Dans le cadre de la présente recherche, l'expérience en mouvement a mis de l'avant des paysages urbains interpellant une pluralité de dimensions et de phénomènes.

Comme il a déjà été mentionné, les propos des participants ont abordé des expériences vécues, des transformations ou processus urbains, des lieux plus spécifiques ou encore des aspects plus subjectifs tels que des ambiances. En fait, plutôt que de simplement viser telles scènes urbaines ou telles autres haut-lieux reconnus, les participants, dans l'action du mouvement, vont davantage s'intéresser aux contrastes entre ces différentes dimensions de l'espace évoquées ou entre les différentes expériences des parcours.

Les mots les plus utilisés par les participants de la recherche sont à cet égard très indicatifs. Voilà pourquoi qu'«ici» (160 fois) et «là» (110 fois) sont respectivement les premier et troisième mots les plus fréquemment prononcés, entre les deux se glisse le mot «autoroute» (113 fois), l'objet spatial le plus évoqué de ce territoire d'infrastructures. Le mouvement invite alors les individus à nommer, à expliquer et, surtout, à comparer ce qui défile devant leurs yeux.

L'analyse des interactions paysagères montre aussi la place importante qu'occupe la spontanéité lors des parcours commentés. Comme il a déjà été mentionné, 329 des 695 unités de sens identifiées lors de l'analyse du discours relèvent d'une interaction directe avec les lieux parcourus. Ainsi, ces interactions impliquent que c'est à la vue d'un élément ou d'un objet quelconque que, spontanément, les participants ont abordé le paysage traversé. Dans ce contexte, les paysages révélés sont construits à l'aide de discours spontanés et ressortent comme une des caractéristiques fondamentales de l'expérience des parcours.

Figure 30 : Textures paysagères, participant 04.





Capter les significations paysagères d'un territoire d'infrastructures

En ce sens, lorsque l'on observe les données captées, en format vidéo comme en séquences d'images découpées, les paysages de l'expérience en mouvement s'apparenteraient davantage à une texture tissée plutôt qu'à un tableau. La figure 30 illustre cette idée. Il s'agit d'un des parcours de la recherche (Participant 04) duquel a été extrait un nombre prédéterminé d'images (24) aléatoirement et en ordre chronologique, à l'aide d'un logiciel de montage vidéo. L'attention de l'observateur devant cette série d'images paysagères se rapprocherait davantage à celle de l'expérience. Ainsi, l'intérêt de cette série paysagère renverrait moins à une identification détaillée du contenu visuel, mais bien plus à une perception (distracte ?) qui explore le rythme de cette expérience, ses contrastes et ses similitudes. Une telle représentation paysagère (Figure 28) incarne peut-être plus justement la nature hétéroclite et complexe des paysages urbains contemporains:

« Rendered somewhat abstract by its functional character, the contemporary urban landscape is organized according to textures that owe more to woven design than to form in a traditional sense. It is perhaps this relationship with a universe more textile than sculptural or architectonic that remains for us to investigate and cultivate. » (Picon, 2000, p. 80).

Dans le mouvement, le paysage comme texture rend alors visible cette multitude de matériaux, de lumière, de messages, de techniques et de technologies qui ont tissé ces espaces d'entre-deux, espace qui domine l'expérience quotidienne de la métropole actuelle.

Les prochaines sous-sections visent certains discours que l'on croit spécifiquement redevables à la spontanéité et à l'expérience en mouvement discutées précédemment.



## 4.1.2 Les discours des paysages en mouvement

La spontanéité liée à l'expérience en mouvement et à une reconnaissance perceptuelle plus distraite ou même involontaire (Benjamin, 2013; Petiteau, 2008; Rousse, 2008) soulève bien des opportunités pour la lecture des paysages. De plus, comme il a été proposé, l'utilisation de la vidéo numérique permet d'illustrer ces paysages urbains en mouvement, ceux fabriqués de textures et de lumières. Comme une telle approche de caractérisation est centrée sur un observateur mobile, elle permet d'explorer différentes perspectives envers les paysages. Il peut s'agir du point de vue d'un artiste, d'un expert, d'un citoyen, etc. En ce sens, certains des travaux préalablement présentés liés aux explorations du *Landscape vidéo* (Giro et Truniger, 2012; Giro et Wolf, 2010; Lanza et Giro, 2014) tirent profit de ces caractéristiques de l'expérience en mouvement, en mobilisant le regard d'experts et d'étudiants. Ils abordent notamment l'expérience des territoires urbains, les ambiances et les paysages sonores.

Dans le cadre de la présente recherche, c'est plutôt la perspective de citoyens qui a été mobilisée. La souplesse de la méthode des parcours commentés, où un minimum de consignes est donné et où les participants sont maîtres des trajets empruntés, a permis de laisser place aux échanges spontanés (Bergeron et al., 2014; Kusenbach, 2003) : «informants will spontaneously and continuously comment on their personal connections to places and people in the environment» (Kusenbach, 2003, p. 475). Cette méthode permet aussi d'investir cette perception plus distraite et inconsciente qui a préalablement discuté :

« The spontaneous character of the exercise proved to yield positive results, with the less supervised go-alongs favoring more disclosure of sensitive, implicit and subconscious aspects of the urban experience. » (Bergeron et al., 2014, p. 119).

À travers les essais méthodologiques de cette recherche, la spontanéité de l'expérience en mouvement a alors permis de stimuler certains discours des citoyens envers les paysages traversés. Comme il sera discuté, l'hypothèse est que ces discours permettent d'approfondir certaines connaissances spécifiques liées aux rapports sociaux et culturels envers l'espace urbain, un enjeu de recherche actuellement reconnu (Breux et Poitras, 2011). Il s'agit des discours entretenus soulevant le voile sur les significations paysagères émergentes et sur les diverses temporalités associées aux paysages urbains.

#### 4.1.2.1 Significations paysagères émergentes

Stimulés par le mouvement et cette spontanéité déjà amplement discutée, les discours des participants ont permis de rendre compte de certaines significations paysagères particulières (Bergeron et al., 2014; Davodeau et Toublanc, 2010; Glover et al., 2008; Stephenson, 2008; Stewart et al., 2004), soit les significations paysagères émergentes. Il s'agit plus spécifiquement des significations paysagères relevées lors de l'analyse des images en mouvement et des interactions. C'est-à-dire lors des moments dans les parcours où les paysages traversés étaient directement ciblés par les propos des participants.

Le caractère émergent de ces significations provient spécifiquement du fait qu'elles sont apparues dans la spontanéité du mouvement à travers l'expérience vécue et l'observation des paysages traversés. Comme les résultats envers l'analyse des interactions l'ont présenté, la richesse des significations identifiées lors des interactions est de mettre de l'avant des thèmes structurants et des noeuds de thèmes permettant d'illustrer les articulations entre les thèmes à travers les discours. Cette mise en relation rend alors visibles certaines tendances qui émergent à la vue d'un paysage et qui se développe spontanément autour de valorisations, préoccupations et aspirations (mobilisant ainsi plusieurs objets et thèmes).

S'appuyant sur le modèle de valorisations culturelles des paysages proposés par Stephenson ces significations paysagères émergentes s'apparentent quelque peu aux « surface values » qu'elle propose :

« surface values are the perceptual response to the directly perceived forms, relationships and practices, while embedded values arise out of an awareness of past forms, practices and relationships. » (Stephenson, 2008, p. 136).

Contrairement aux « surfaces values » de Stephenson, les significations paysagères émergentes observées lors de la recherche ne découlent pas tant de la stricte perception du paysage actuel. Elles représentent plutôt des valorisations, préoccupations ou aspirations envers les paysages qui s'affirment dans le moment présent et se projettent dans le futur. Les significations paysagères émergentes peuvent alors se dévoiler à partir de l'historique des rapports entre l'individu et le paysage pour ensuite interroger le devenir possible des espaces vécus.

Dans le but de présenter concrètement ces opportunités, il est pertinent de s'intéresser aux principaux thèmes structurants qui se présentent comme porteurs des significations paysagères émergentes les plus probantes, d'abord celui des « transformations urbaines » et, ensuite, celui de la « nature ».

Comme il a été mentionné auparavant, les individus interrogés lors de cette recherche étaient grandement sensibles aux différentes transformations urbaines et projets urbains observables. Les participants remarquaient alors les projets immobiliers en construction, les espaces publics en rénovation, les bâtiments industriels qui deviennent des résidences ou des commerces, etc. La richesse des significations paysagères émergentes est que l'élément paysager observé joue le rôle d'un stimulateur et motive le participant à aborder d'autres thèmes, soulevant des valorisations, préoccupations ou aspirations. Dans le cas des « transformations urbaines », les participants stimulés par les transformations de l'espace urbain se sont alors rapidement positionnés vis-à-vis les changements en cours.

Par exemple, à la vue des tours qui poussent dans l'arrondissement Le Sud-Ouest, notamment le secteur de Griffintown, et en observant la transformation plus subtile de logements locatifs en unités de condos dans le voisinage, les propos recueillis étaient divergents. Leurs perspectives envers ces transformations ont alors rendu visibles le développement immobilier effréné que connaît Montréal depuis quelques années ainsi que le phénomène urbain qu'est l'embourgeoisement. Certains des participants évoquaient comment des développements similaires les ont forcés à quitter leur ancien quartier. Pour des raisons financières ou parce qu'ils ne se reconnaissaient plus dans le nouvel environnement urbain. Tandis que d'autres participants considéraient ces transformations, notamment les requalifications d'anciens secteurs industriels en condominiums, comme positives. Ils avançaient que ces projets créaient une nouvelle vitalité dans leur quartier. En ce sens, les participants qui tenaient ce propos s'imaginaient déjà, la retraite venue, s'installer dans un de ces condos pour se rapprocher de la ville, des amis et de la famille. À travers ces quelques exemples, on voit très bien comment la vue d'un élément dans le paysage, dans ce cas-ci une transformation, a amené les participants à spontanément faire part de leurs préoccupations ou aspiration envers une ville qui se rebâtit sur elle-même.

Dans le cas de la nature, les participants de la recherche l'ont abordé selon plusieurs perspectives. Comme mentionné préalablement, ils visaient les hauts-lieux naturels, les espaces naturels à protéger, les friches urbaines végétales, les aménagements paysagers dans l'espace public, etc. Les significations paysagères émergentes associées à ce thème ont surtout mis de l'avant une aspiration partagée par les différents participants. Plus précisément, l'importance d'une « esthétique environnementale », au sens d'une qualification esthétique associée à un sentiment ou plus précisément à une valeur du temps, soit l'environnement et l'écologie (Poullaouec-Gonidec, 2013, p. 57), qui guide les désirs des participants envers la ville. En ce sens, l'expression observable de quelconques éléments naturels dans le paysage amenait à tenir un propos empreint de valeurs environnementales et écologiques.

Les participants désiraient protéger et mettre en valeur les espaces en friche qui arborent cette esthétique. Les surfaces minérales du territoire d'infrastructure devaient quant à elle, toujours selon les participants, laisser place à la végétation. Comme le présente l'un des participants : « Mettons au moins un terre-plein et des arbres ! Si tu veux les mettre en plastiques, mettons-les en plastiques, je m'en fous ! ». Ainsi, vis-à-vis certains éléments naturels à protéger ou à valoriser, les individus rencontrés ont vite développé un propos envers une nature à inventer pour embellir et améliorer les territoires traversés.

Les significations paysagères émergentes se présentent comme un apport considérable des méthodes de la mobilité pour l'étude des dimensions socioculturelles des paysages, selon la perspective d'individus. Ils révèlent des valorisations, préoccupations et aspirations bien actuelles qui sont stimulées par la reconnaissance spontanée d'éléments ou caractéristiques des paysages vécus. Ce type des significations paysagères semble être une avenue prometteuse pour notamment explorer la perspective des citoyens envers les transformations des paysages de leur quotidien.

### 4.1.2.2 Temporalités des paysages urbains

Comme mentionné précédemment, la question de la temporalité représente aussi un discours stimulé par le mouvement. En fait, lors des parcours, le rôle des participants n'est pas seulement celui de guide à travers les espaces de leur quotidien (Bergeron et al., 2014; Carpiano, 2009; Evans et Jones, 2011), mais aussi à travers les différents temps qu'évoquent ces espaces leurs discours entremêlent des propos envers ce que les lieux étaient autrefois, ce qu'ils sont maintenant et ce qu'ils deviennent ou peuvent peut-être devenir. Les contrastes entre ces différentes temporalités inspirent alors grandement les préoccupations et aspirations envers les paysages traversés. Ainsi, si la méthode des parcours commentés permet d'observer *in situ* les pratiques et significations liées à l'espace quotidien des participants (Bergeron et al., 2014; Evans et Jones, 2011; Kusenbach, 2003), elle permet aussi d'accéder à la perception des individus envers l'évolution des paysages urbains.

Rappelons à ce titre que le thème le plus récurrent de la présente recherche est celui du « Projet urbain » (72 fois), devant « Cadre de vie » (57 fois). Plus encore, lorsque l'on regroupe les thèmes couvrant les propos où les participants ont discuté spécifiquement des changements qui s'opèrent dans la ville, c'est-à-dire « Projet urbain » (72 fois) et « Transformations urbaines » (33 fois), ils monopolisent les discours (105 fois). La récurrence des thèmes n'est qu'un indicateur, mais elle illustre tout de même ce phénomène où le mouvement à travers des environnements connus incite les participants à parler de ce qui change, de ce qui évolue, de ce qui se transforme ou encore de ce qui est nouveau.

Cette capacité à rendre compte de l'évolution des paysages, à l'échelle du vaste projet urbain, comme des changements plus subtils, est propre aux savoirs locaux (J. C. Scott, 1998) que détiennent les citoyens grâce à l'expérience quotidienne et donc répétée de la ville. Ainsi, les citoyens deviennent dès lors les gardiens de l'évolution des lieux qu'ils habitent et de naviguer avec eux à travers ces espaces quotidiens permet d'accéder à un discours riche lié aux différentes temporalités de ces paysages (Stephenson, 2008).

## 4.2 RÉINVESTIR LES TERRITOIRES D'INFRASTRUCTURES

Considérer les territoires d'infrastructures comme paysages ordinaires (Groth et Bressi, 1997; Jackson, 1984; Lewis, 1979) a contribué à enrichir leur compréhension, non seulement comme espace technique, mais surtout comme « a dimension of urban everyday life » (Appadurai, 2015, p. xiii). En ce sens, interroger les espaces quotidiens des citoyens a permis l'émergence d'un propos spécifique sur ces territoires, mais aussi sur leur rôle dans la production de l'expérience urbaine. S'appuyant sur les résultats déjà présentés, trois constats se dégagent sur le plan de l'expérience vécue pour proposer une redéfinition de ces territoires d'infrastructures.

Figure 31 : Photographie d'une autoroute à Côte-Saint-Paul, Montréal (Crédit photographique : Emile Forest, 2016).





Capter les significations paysagères d'un territoire d'infrastructures

(1) Dans un premier temps, il importe de reconnaître que les territoires d'infrastructures semblent moins définis par ce qu'ils sont, mais davantage par ce qu'ils ne sont pas; ils ne sont pas la ville ou d'autres formes urbaines reconnues. Une «chose», un «mélange», un «fouillis», «quelque chose de flou», de «compliqué», de «difficile», «d'impossible» et « d'impressionnant » sont les termes les plus fréquemment utilisés par les participants pour aborder le parcours autoroutier entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal. Plus directement, certains vont même avancer que ce territoire est « autre chose », «une ville différente ou isolée», un «univers différent», etc. Les citoyens ont peine à nommer et décrire ce qui défile devant leurs yeux lors de la traversée (Figures 32 et 33). Leur stratégie est alors de comparer les territoires d'infrastructures, voire les confronter, aux représentations conventionnelles de l'urbain: le *skyline* de la métropole ou les rues animées de la ville et de leur quartier. Ces représentations connues deviennent alors les images de références permettant aux citoyens de formuler à la fois ce que le territoire d'infrastructures signifie pour eux, mais aussi leurs aspirations envers celui-ci. Ils souhaitent qu'il devienne familier. Par exemple, que ce territoire puisse se transformer afin de mettre en oeuvre un espace urbain végétalisé et habité. Cette attitude envers les territoires d'infrastructures rappelle certains aspects de la notion de *Drosscape* de Berger (2006) et celle des paysages de l'angoisse de Picon (2000, 2010): ces territoires infrastructuraux, vastes sites post-industriels, qui provoquent un sentiment d'étrangeté lorsqu'on les observe. Ils confrontent nos repères liés aux villes et aux paysages traditionnels. Dans le même ordre d'idées, en s'appuyant sur l'étude de la relation entre le concept de paysage et le sentiment de dégoût, la notion de *Wasteland* développée par Di Palma (2014, 2016) est plutôt éclairante pour expliquer pourquoi de tels territoires provoquent ces émotions :

« The wasteland is defined not by what it is or what it has, but by what it lacks : it has no water, food, or people, no cities, buildings, settlements or farms. » et elle poursuit en soulignant « The emptiness that is the core characteristic of the wasteland is also what gives the term its malleability » (Di Palma, 2014, p. 3).

Si certains territoires, comme les territoires d'infrastructures, se définissent davantage par ce qu'ils ne sont pas et la confusion qu'ils engendrent, l'une de leurs caractéristiques centrales semble être leur vacuité. Par contre, la présente recherche a su présenter, par la multitude de significations paysagères recueillies, qu'il ne s'agit pas, comme certains auteurs l'entendent (Augé, 1992; Desportes, 2005; Koolhaas 2011; Mangin, 2004), d'une vacuité de sens ou de significations, mais plutôt de l'absence d'un sens connu (symbole, objet, expérience, etc.).



*Encore ici, un drôle de paysage.*

Figure 32 : Paysage autoroutier de l'autoroute 20, capture vidéo lors du parcours de la participante 06.



*Je trouve ça laid, ça et les usines. Surtout pour les gens qui arrivent en ville.*

Figure 33 : Échangeur Turcot, capture vidéo lors du parcours de la participante 09.



(2) Dans un second temps, il importe d'admettre que les territoires d'infrastructures sont vécus; leur expérience s'opère à deux échelles : l'expérience immédiate et l'expérience distante. Lors de la traversée du territoire d'infrastructures, l'expérience des citoyens alterne entre deux échelles : l'expérience immédiate, centrée sur ce qui est au premier plan et qui est de l'ordre de l'expérience physique; et l'expérience distante, centrée sur l'arrière-plan et qui est principalement visuelle. La première est tantôt caractérisée par l'insécurité, tantôt par la désorientation ou même par l'oubli : « Des fois, lorsque j'arrive chez moi le soir, je ne me souviens même pas du trajet que j'ai fait. » (R03-P12-31). L'expérience immédiate s'impose lorsque le parcours est dominé par les infrastructures autoroutières et demande une attention particulière pour la conduite. Par exemple lors de la traversée d'une autoroute enfouie ou sous le niveau du sol (Figure 34), complètement déconnecté de son contexte urbain (l'autoroute 15), ou encore lorsque le conducteur emprunte certains échangeurs ou certaines bretelles. Cette expérience est certes pauvre, elle n'arbore pas la richesse sensorielle, la richesse symbolique ou l'hospitalité de ce que Thibaud nomme la « ville sensible » (Thibaud, 2015, p. 299). En fait c'est précisément cette expérience qui motive bon nombre d'auteurs à affirmer que le territoire d'infrastructures est illisible (Appleyard et al., 1964), qu'il est un espace hyposignifiant (espace non porteur de sens) (Desportes, 2005), qu'il est un non-lieu (Augé, 1992, p. 100), etc. Comme le présente Thibaud, il s'agit de la « ville à l'épreuve des sens » (Thibaud, 2010, 2015).

Par contre, il y a ces autres moments de la traversée où l'immédiat n'importe plus, où la conduite ne demande plus la même attention et où le béton n'est plus si oppressant. Cela se produit lorsque l'infrastructure s'élève et que le paysage urbain se dévoile (Figure 35), lorsque l'autoroute s'enfonce dans la ville dense, lorsqu'elle côtoie une nature persistante ou encore lorsque le parcours sillonne un site en requalification. Il s'agit de l'expérience distante, centrée sur l'arrière-plan et principalement visuelle. Elle est rendue possible, car la conception même de l'infrastructure permet au conducteur de se sentir en sécurité et ne monopolise pas complètement son attention. Cette expérience est l'une des rares occasions où il est possible d'observer l'ampleur et l'authenticité de la ville. L'ampleur est redevable à la vastitude des territoires d'infrastructures traversés et l'authenticité provient des parcours qui donnent à voir non seulement les scènes « carte postale », mais surtout la multitude « d'espaces de l'entre-deux » [notre traduction] (C. Girot, 2006, p. 99) propre aux métropoles contemporaines. Comme le présente Picon lorsqu'il décrit ce territoire rouillé se déployant devant les tours de Manhattan :

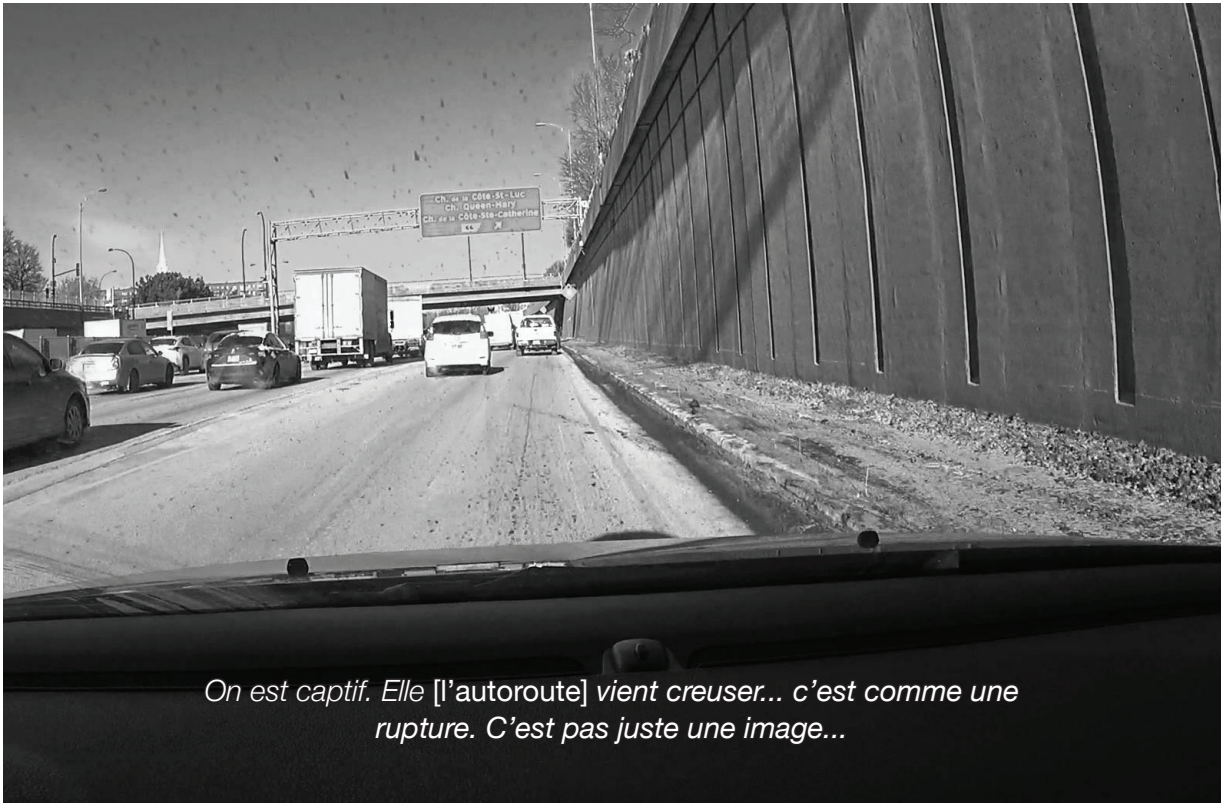


Figure 34 : Autoroute 15 (Décarie), capture vidéo lors du parcours de la participante 01.



Figure 35 : Vue vers le centre-ville de Montréal de l'autoroute 20, capture vidéo lors du parcours de la participante 09.

« un paysage quelque peu effrayant, mais ô combien plus réel dans sa crudité que le scintillement lointain de l'Empire State et du Chrysler buildings. » (Picon, 2010, p. 277).

Plus encore, cette expérience quotidienne permet non seulement d'y voir la ville, mais de la documenter. Les citoyens deviennent alors les spectateurs des multiples transformations, comme aussi des permanences des paysages urbains. Cette expérience est fondatrice pour la production plus générale de l'expérience urbaine des citoyens.

**(3) Dans un troisième temps, les jugements de valeur envers les territoires d'infrastructures dépendent des rapports socioculturels évolutifs envers les infrastructures, les architectures et les éléments techniques (p. ex. : l'automobile) qui s'y trouvent.** Si la perception des territoires d'infrastructure est bien souvent négative, ce constat ne s'explique pas seulement parce que ces territoires sont difficiles à comprendre ou encore parce que certains aspects de leur expérience sont confus et pauvres. En fait, le regard que portent les individus interrogés envers les différents infrastructures, architectures et éléments techniques qui forment ces territoires guide grandement leurs jugements de valeur. Il se peut que ce jugement vise les infrastructures qui dépérissent, les différents bâtiments industriels qui semblent abandonnés ou le « mobilier urbain » de la technique qui envahit l'expérience des citoyens (panneaux d'affichage, de signalisation, écrans, luminaires, autoroute, rails, etc.)(Picon, 2010).

Dans le cadre de la recherche, c'est d'abord les infrastructures autoroutières, c'est-à-dire les multiples autoroutes, échangeurs et viaducs, mais aussi les infrastructures ferroviaires et celles liées aux transports d'électricité, qui stimulent les jugements de valeur. On les décrit comme moribondes, laides et surtout en mauvais état. Ensuite, ce sont les architectures industrielles, certaines ressemblant presque à certaines mégastructures utopiques (Banham, 1976), qui frappent l'imaginaire : « Encore ici, un drôle de paysage. Ça [un bâtiment industriel] c'est comme une immense grange, ça m'a toujours fascinée. Je le trouvais déjà bizarre comme bâtiment, quand j'étais petite. » (R06-P15-29) (Figure 32). L'aspect terne ou abandonné de ces bâtiments industriels mène à une qualification esthétique négative : « je me rends compte à quel point c'est industriel et que c'est vraiment laid ! Déprimant même... » (R06-P15-14).



En plus de ces jugements envers les aspects physiques des objets (infrastructures et architectures) qui sont dispersés dans les paysages traversés, le discours des individus est guidé par leurs opinions envers la technicité de ces espaces. C'est-à-dire les machines, appareils et autres éléments techniques qui expliquent l'existence même des territoires d'infrastructures. Par exemple, l'automobile ainsi que l'appareillage et les codes qu'elle nécessite (signalisation, panneaux, publicité, etc.), a bien souvent été jugé comme inefficace pendant les parcours : « Je suis déjà écoeuré. Je travaille souvent de la maison. Quand j'ouvre la radio et ils disent d'éviter Décarie, je vire de bord et je retourne chez nous. » (R03-P12-23); voire même dépassée : « en ville, le moins tu utilises ton auto, le mieux c'est » (R05-P14-40).

En fait, ces différents objets opèrent comme les principales prises médiales (Berque, 1990, 2015) des territoires d'infrastructures offertes à ceux qui les traversent. Plus précisément, s'appuyant sur la notion d'affordances de J.J. Gibson (2014), Berque avance qu'« Un milieu se manifeste en effet comme un ensemble de prises avec lesquelles nous sommes en prise : des ressources et des contraintes, des risques et des agréments » (Berque, 1990, p. 101). Ainsi, les infrastructures, les architectures et les autres éléments associés aux dispositifs techniques constituent les objets concrets permettant une certaine lecture et compréhension de ces territoires; ils rendent alors possibles la formation des jugements de valeur et l'opinion plus générale envers le territoire traversé.

Ce qui est singulier dans le cas des territoires d'infrastructures, comparativement à d'autres géographies, c'est que les jugements de valeur inspirés par les différentes infrastructures, architectures et techniques sont pour la plupart, comme nous l'avons observé, négatifs. Pour le cas de l'axe autoroutier entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal, cette «perception négative» (Poullaouec-Gonidec et al., 2015, p. 77) a autant été soulevée par les participants de la présente étude ainsi que par les experts et acteurs publics mobilisés lors de la démarche *YUL/MTL : Paysages en mouvement* (Poullaouec-Gonidec et al., 2015). Pourtant, lors de son achèvement, il y a à peine 50 ans, le complexe Turcot qui est le coeur de ce territoire était considéré comme « le summum de la force innovatrice, économique et moderne » (Wolford, 2015, p. 2). Maintenant, en contraste, lorsque l'un des participants a emprunté l'échangeur il déclaré à la blague que cet amalgame d'échangeurs ressemblait davantage à « Des ruines d'Athènes ! » (R03-P12-35) (Figure 36).



Figure 36 : Sortie d'autoroute au dessous de l'échangeur Turcot, capture vidéo lors du parcours du participant 03.

Ce rapport évolutif, voire dramatique, est propre à la ville contemporaine et à ses nombreux territoires insaisissables (Boulet, 2008; Koolhaas, 2017; Mangin, 2004; Mostafavi, 2017; Picon, 1997). Ce n'est pas un sujet complètement nouveau, il a été abordé par certains auteurs. Pour ne nommer que ces exemples, ce phénomène renvoie à l'idée de la « Ville Générique » qui, contrairement à la ville ancienne, « n'a pas de couche » qui se superposent et s'entremêlent, car sa « prochaine couche se situera autre part, soit juste à côté » (Koolhaas, 2011, p. 75) ainsi « The Generic City, like a sketch which is never elaborated, is not improved but abandoned » (Koolhaas et Mau, 1995, p. 1263); ou encore à la surmodernité qui, bien qu'elle met parfois en spectacle les hauts-lieux d'autrefois, les non-lieux qu'elle génère « n'intègrent rien » (Augé, 1992, p. 139). Dans le même ordre d'idées, Picon propose quant à lui les notions de ruine et de rouille pour illustrer cette relation évolutive envers la ville contemporaine et saisir le rôle des différents artefacts territoriaux, notamment ceux de la technique et des technologiques :

« La ruine réintègre par palier successif les traces de l'activité humaine au sein des cycles naturels. Rien de tel dans la ville contemporaine où les objets, lorsqu'ils ne disparaissent pas d'un seul coup, comme par magie, sont plutôt voués à l'obsolescence, un peu comme des mots vivants qui hanteraient sans fin le paysage » et il ajoute « On est passé ainsi de la ruine à la rouille, de la trace au déchet. » (Picon, 2010, p. 293).

Les territoires d'infrastructure et leurs différents objets ou reliques s'apparentent alors à cette rouille. Notamment dans le cas d'un axe autoroutier, comme celui couvert par les parcours de la recherche, où l'obsolescence des infrastructures, des architectures et même des dispositifs techniques teinte la perception du territoire. Ainsi, il est possible d'avancer que l'aspect vétuste des objets qui s'y retrouvent, jumelé à cette césure entre les représentations d'hier et celles d'aujourd'hui envers les infrastructures, suscite le désir observé de les réinventer complètement.

### 4.2.1 Infrastructures et espace public

Cette sous-section s'appuie sur les significations paysagères qui ont été mises de l'avant par les citoyens rencontrés, en tant que qualification sociale et culturelle. L'idée ici est de prendre une certaine distance envers le contexte d'investigation, le parcours entre l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal, pour formuler quelques constats envers le devenir des territoires d'infrastructures. Ces propositions visent à enrichir la compréhension de ces géographies complexes et peut-être inspirer de nouvelles considérations théoriques comme pratiques pour les aborder et les concevoir. Comme le montrent plusieurs auteurs (Allen, 2016; Baber et Suba, 2016; Berger, 2007; Easterling, 2017; Graham et Marvin, 2001; Poullaouec-Gonidec et al., 2015; Shannon et Smets, 2010), ces constats s'articulent autour de l'idée d'une infrastructure qui participe à l'espace public; qui est espace public.

Les infrastructures héritées du dernier siècle ont bien souvent été conçues comme un système indépendant de la ville causant «distressing sensory assault on everyday life.» (Tatom, 2006, p. 193) (Figure 37). Dès lors, plusieurs insistent sur l'importance de considérer ces territoires d'infrastructures comme de réels espaces publics (Allen, 2016; Baber et Suba, 2016; Berger, 2007; Easterling, 2017; Graham et Marvin, 2001; Poullaouec-Gonidec et al., 2015; Shannon et Smets, 2010). Les concepteurs semblent alors viser à déployer «a complete urbanism that allows for the full expression of everyday urban life » (Tatom, 2006, p. 192). L'infrastructure urbaine contemporaine n'est pas un simple entre-deux ou passage obligé : « Our common spaces are the infrastructures used by the multitude. » (D'Hooghe, 2016, p. 15), elles ont le potentiel « to accommodate the plurality of the city » (Lee, 2016). Pour ce faire, plusieurs souligneraient la nécessité de transformer radicalement ces territoires (Allen, 2016; Baber et Suba, 2016; Berger, 2007; Poullaouec-Gonidec et al., 2015; Shannon et Smets, 2010). Les dimensions publiques de leur design renverraient dès lors à une infrastructure conçue pour une multitude d'utilisateurs et qui vise à multiplier les connexions et les liens avec les territoires traversés : « incorporates them in service of efficiency, aesthetics and functionality » (Berger, 2006, p. 214). L'une des clés pour guider les interventions concrètes et mesurer le succès des aménagements serait l'expérience des citoyens, approche qui s'inspire ainsi des méthodes adoptées pour réfléchir aux aménagements d'espace public plus traditionnels tels que les parcs, les places publiques, les rues, etc. (Gehl et Svarre, 2013).

Figure 37 : Photographie de l'autoroute 15 à Côte-Saint-Paul, Montréal.





Capter les significations paysagères d'un territoire d'infrastructures

En effet, l'étude de l'expérience immédiate et de l'expérience distante, telle qu'abordée par la présente étude, rend visible les moments où l'infrastructure est oppressante ou discrète et les moments où le paysage urbain répugne ou inspire. Plus encore, les discours envers les lieux traversés sont chargés de significations socioculturelles et agissent comme autant d'indices pour les concepteurs; des indices envers les lieux à développer, à protéger, à connecter, à embellir, à verdir, etc. Lorsque l'on considère le territoire d'infrastructure comme partie prenante de l'espace public et que l'expérience des citoyens est au cœur de leur conception, c'est peut-être à ce moment que « The design of urban highways can then truly be conceived as the design of the public realm. » (Tatom, 2006, p. 193).

Suivant cette perspective, l'univers technique des territoires d'infrastructures pourrait être une partie importante des réflexions quant à leur avenir (Augé, 1992; Gandy, 2005; Mitchell, 2003; Picon, 1997, 2010). Trop souvent les différents éléments et objets techniques qui peuplent les territoires d'infrastructures ne semblent pas intéresser les concepteurs. Par exemple, comme il a été discuté, l'automobile et le mobilier technique qui l'accompagne influencent grandement l'expérience, la perception et, surtout, les jugements de valeur envers les territoires d'infrastructures. Il serait donc essentiel d'inclure cette technicité lors de l'idéation envers la requalification ou l'invention des futures infrastructures. Pour y arriver, il serait souhaitable, d'une part, de repenser cet univers de la technique, c'est-à-dire le mobilier urbain de la technique utilisée : signalisation, écrans, panneaux publicitaires, éclairages, etc. Ces différents éléments constituent les principales prises médiales (Berque, 1990) des territoires d'infrastructures. Il importe par conséquent de voir à leur esthétique et leurs messages, car ils sont, en quelque sorte, le « mode d'emploi » des territoires d'infrastructures contemporains (Augé, 1992, p. 121). D'autre part, bien qu'il s'agit d'une tâche ardue dépassant bien souvent le simple pouvoir des concepteurs, il ne faut pas craindre de remettre en question les éléments ou moyens techniques (i.e. la place de l'automobile) des territoires d'infrastructures, notamment s'ils soulèvent des impacts sociaux, environnementaux et économiques négatifs reconnus : « bringing them [les infrastructures] up to date when obsolescence is present. » (D'Hooghe, 2016, p. 20). Par exemple, il peut être envisagé de prioriser de nouvelles technologies ou techniques de déplacement visant à contrer cette solitude qui est caractéristique de l'expérience de la surmodernité (Augé, 1992).



Finalement, l'étude montre comment l'expérience des infrastructures et la traversée de vastes espaces urbains soulèvent des préoccupations et aspirations chez les citoyens, qu'il soit question de phénomène tel que le développement immobilier ou le désir d'une esthétique environnementale. Ainsi, il semble opportun de repenser les termes du projet urbain lié à la requalification des territoires d'infrastructure pour qu'il s'apparente davantage à un projet stratégique (Hill, 2012) visant à intégrer ces désirs citoyens. Des ambitions plus grandes que, par exemple, transporter des biens et des personnes peuvent être imaginées :

« What is required is a new mindset that might see the design of infrastructure not as simply performing to minimum engineering standards but as capable of triggering complex and unpredictable urban effects in excess of its designed capacity. » (Allen, 2016, p. 56).

Il est notamment question de tirer profit du discours des citoyens qui traversent quotidiennement le territoire d'infrastructures, c'est-à-dire de cibler leurs aspirations pouvant être intégrées lors d'un projet de requalification majeur. Par exemple, lors de la présente recherche, la sensibilité des participants envers les secteurs naturels ou envers une certaine nature à inventer soulève la pertinence d'un projet porteur d'une esthétique environnementale, mais aussi un projet s'appuyant sur des principes écologiques; ou encore, la reconnaissance de nombreux objets devenus obsolètes invite quant à elle à cibler des secteurs d'interventions stratégiques. Des endroits laboratoires, visant à accueillir des projets de développements de plus grandes ampleurs, si besoin il y a.

L'infrastructure devient cette forme active que propose Easterling (K. Easterling, 2014; Keller Easterling, 2017) : « Active forms might describe the way that some alteration performs within a group, multiplies across a field, reconditions a population, or generates a network. » (Keller Easterling, 2017, p. 236). Les planificateurs et concepteurs visent alors à déchiffrer et agir sur les potentiels stratégiques pouvant causer des répercussions profondes sur le système dans lequel s'inscrivent les territoires d'infrastructures.

## 4.3 PAYSAGES ET PROJET DE CONCEPTION TERRITORIAL

Le paysage dans l'optique du projet tend à s'intéresser aux relations sensibles qui unissent espaces et sociétés (Boutinet, 2001; Donadieu, 2009), il «interroge précisément des intériorités qu'il faut s'approprier, afin de les interpréter, traiter, partager et accompagner tout au long du processus de changement.» (Occhiuto, 2016, pp. 2-3). Ce projet souhaite alors prendre en compte les dimensions sensibles de l'espace vécues pour concevoir un projet qui tente, entre autres, de réaffirmer les sens pluriels accordés aux lieux (Occhiuto, 2016; Poullaouec-Gonidec et al., 2015). C'est bien ces dimensions dites sensibles, ces «intériorités» (Occhiuto, 2016, pp. 2-3), que la présente recherche a tenté de stimuler à l'aide du mouvement. Comme il a été discuté, au fil des déplacements les individus ont spontanément partagé comment leur récit de vie s'entremêle aux lieux traversés; comment les transformations et projets urbains soutenus modifient l'identité de la ville; comment l'esthétisme environnemental se présente actuellement comme une valorisation partagée; comment le discours envers l'espace se module au gré d'une expérience urbaine contemporaine complètement éclectique; etc. En s'appuyant sur les résultats de la recherche, la perspective sociale et culturelle des paysages peut incarner pour les différents projets aménagistes une approche révélatrice des imaginaires liés à l'espace vécu.

Le défi est donc de positionner cette approche sensible et intime, inscrite dans les perspectives individuelles, à l'intérieur de projets territoriaux majeurs. Il semble alors que la distinction entre la planification (regional planning) et la conception à l'échelle régionale (regional design) (de Jonge, 2009; van Dijk, 2011) permet de mieux saisir la pertinence du paysage dans le cadre de tels projets. Loin d'être des démarches opposées, van Dijk présente la conception ou plutôt le design comme un outil de projet devant être systématiquement mobilisés lors de la planification plus générale des territoires (van Dijk, 2011). L'apport du design est alors d'explorer les futurs possibles en s'appuyant notamment sur les imaginaires pour mettre en récit les alternatives prospectives. Tandis que la planification s'inscrit dans l'opérationnalisation des dynamiques sociopolitiques de l'espace pour encadrer les projets et ainsi choisir un futur plus souhaitable. Voilà comment van Dijk présente cette distinction importante :

«Unique to the design, as opposed to the decision, is that the former is not about operationalizing choices made, but rather about helping to choose, because designs are foremost explorative; they help to imagine in what ways our ambitions can be satisfied and what the consequences of those possible ways are. Designs visualize possible futures, often without saying what future we should choose » (van Dijk, 2011, p.6).

Les imaginaires que dévoilent le paysage semblent ainsi davantage pouvoir inspirer un processus d'élaboration de vision ou de conception qui tente d'imaginer les futurs possibles, qu'un processus décisionnel. Néanmoins, l'objectif du design régional demeure d'ouvrir un dialogue avec ces moments de décision en permettant de rendre visibles les potentiels, mais surtout les dimensions immatérielles et sensibles de l'espace. Dans ce contexte, le paysage comme qualification sociale et culturelle permet plus largement d'enrichir le cadre d'actions de la conception et planification régionale : «Regional designs, in their wider sense, do not predict or prescribe action, but shape the frames that motivate action.» (van Dijk, 2011, p.17).

En ce sens, l'étape d'élaboration de visions d'aménagement liée à la démarche *YUL/ MTL: Paysages en mouvement* se présente comme un moment clé auquel une perspective sociale et culturelle des paysages aurait assurément contribué . Cet exercice a pris appui sur un travail de concertation regroupant différentes organisations relevant des paliers fédéral, provincial, municipal et local ainsi que des gestionnaires d'infrastructures de transports. L'idée était de caractériser les enjeux, aspirations et opportunité de la requalification du corridor autoroutier, en plus de définir plus finement le territoire du projet et les sites plus précis d'interventions. Cette vision s'est alors déclinée en trois axes structurants ainsi qu'en principes d'interventions visant, entre autres, le paysage urbain emblématique, l'expérience des parcours et le développement urbain durable (Poullaouec-Gonidec et al., 2015). Une approche paysagère permettant d'accéder au point de vue de citoyens envers les espaces et expériences de leur quotidien aurait été toute désignée pour enrichir la perspective des experts et des acteurs publics quant à la documentation des enjeux, aspirations et opportunités de projets.

Par delà ce potentiel, les explorations de cette recherche permettent de dégager au moins deux retombées potentielles importantes, s'articulant autour de l'expérience paysagère, au bénéfice de démarches similaires à celle de *YUL/ MTL : Paysages en mouvement*.

**(1) Expérience et scénarisation des parcours.** La démarche de caractérisation paysagère en mouvement développé dans ce mémoire aide à mieux comprendre et qualifier l'expérience réelle et donc elle peut aider à bonifier les concepts de scénarisation des parcours. Centrale à la démarche *YUL/ MTL*, la question de l'expérience ou de la «mobilité urbaine en paysage» (Poullaouec-Gonidec et al., 2015, p. 252), visait, entre autres, à «augmenter la lisibilité et la cohérence de la composition du parcours d'entrée de ville» (Poullaouec-Gonidec et al., 2015, p. 86). En ce sens, d'interroger l'expérience vécue aide à cibler où se trouvent, en terme spatial, ces moments d'illisibilité ou d'incohérence. Plus encore, l'approche socioculturelle permet de mieux saisir ces expériences. Par exemple, d'investiguer si de telles expériences sont réellement négatives, ou s'il s'agit d'une idée préconçue. Finalement, il apparaît clair que de telles connaissances sont particulièrement intéressantes pour scénariser une expérience renouvelée des espaces urbains. En fait, la démarche de caractérisation paysagère en mouvement permet de rendre compte de certains aspects du récit paysager actuel et rend alors visibles les interventions les plus stratégiques susceptibles de le réinventer.

**(2) Expérience et définition du territoire d'interventions.** Dans le cadre de projet de planification et de conception territoriale de l'ampleur de celui de la démarche *YUL/ MTL*, la définition du territoire de projet et des sites à forts potentiels d'interventions est cruciale. Cet exercice vient en quelque sorte cadrer les étapes subséquentes à l'intérieur d'un territoire bien réel. C'est notamment à l'aide du travail collaboratif préalablement présenté que la définition du périmètre territorial a été établie, soit à l'aide d'une démarche de cartographie participative (Poullaouec-Gonidec et al., 2015). L'approche de la présente recherche a quant à elle abordé le territoire (d'abord et avant tout) selon l'expérience des individus rencontrés, présentant ainsi une logique bien différente que celle de la cartographie. Plutôt que de tracer une surface sur une carte pour en évaluer les sites d'interventions potentiels, les images en mouvements et leurs discours captés invitent à dessiner une ligne sur la carte, c'est-à-dire le tracé des parcours, et renvoient à des lieux valorisés ou dévalorisés, des souhaits quant à tel ou tel espace ou encore des préoccupations quant à certains processus urbains visibles dans le paysage. Le périmètre d'intervention, selon la perspective de l'expérience, devient alors une mosaïque d'espaces porteurs de significations paysagères, articulés autour d'un parcours.

En conclusion, les dimensions sociales et culturelles des paysages documentées selon la perspective de l'expérience vécue semblent trouver leur pertinence dans le développement de méthodes associées au *régional design* (de Jonge, 2009; van Dijk, 2011). En fait, ces approches paysagères répondent aux besoins reconnus d'accéder aux imaginaires et aspirations des individus (Breux & Poitras, 2011). En termes de projet, la présente recherche a mis de l'avant les potentiels liés à la scénarisation paysagère ainsi qu'à la définition des territoires d'interventions. Ces perspectives d'une démarche de caractérisation des paysages en mouvement méritent d'être approfondies, elles présentent ainsi un intérêt pour la conception de projet oeuvrant à différentes échelles territoriales.

## 4.4 LIMITES DE L'ÉTUDE

Certains apprentissages et certaines limites méritent d'être soulignés, notamment en lien avec le mode de recrutement des participants et le faible nombre de participants.

Sur le plan du recrutement, il importe de mentionner qu'il a été initié à l'aide du réseau social Facebook. L'utilisation d'un réseau social comme Facebook est reconnue pour son efficacité à recruter des participants difficiles à rejoindre (Masson et al., 2013; Sikkens et al., 2016). Notamment s'ils font partie d'une communauté marginalisée. Facebook permet alors, comme le présentent certains auteurs, d'infiltrer leur réseau et, en message privé, leur faire part de la recherche (Sikkens et al., 2016).

Dans le cadre de la présente recherche, l'utilisation du réseau social Facebook a permis d'atteindre efficacement les objectifs en termes de nombre de participants. Comme il a été discuté préalablement, l'aide d'un réseau social comme Facebook ne visait pas, dans notre cas, à rejoindre un groupe social marginalisé comme certaines recherches (Masson et al., 2013; Sikkens et al., 2016), mais plutôt de tirer profit de cette plateforme pour recruter des individus qui demeurent à différents endroits à travers le vaste territoire de l'étude. Par contre, cette approche a probablement eu un effet sur la diversité des profils des participants. En effet, comme l'utilisation d'une telle plateforme mobilise les personnes dans le réseau social agrandi du chercheur, certaines similitudes entre les participants sont apparues, notamment, en termes de scolarité et d'ethnicité. Mentionnons encore une fois que l'atteinte des objectifs de l'étude sur le plan du développement méthodologique n'a pas été compromise. Dans la perspective de la poursuite de cette réflexion, il serait nécessaire de proposer une stratégie complémentaire pour recruter des participants à l'extérieur de ce réseau et peut-être cibler des arrondissements précis, limitrophes au corridor autoroutier.

Il faut aussi mentionner que contenu de la nature exploratoire de la recherche ainsi que du développement d'une stratégie d'analyse de données approfondie, les objectifs en termes de nombre de participants étaient tout de même restreints. En ce sens, maintenant qu'une démarche méthodologique a été développée lors de la présente recherche, il serait pertinent de tester une telle approche avec un plus grand échantillon.



## 4.5 PISTES DE RECHERCHE

Au cours des derniers mois de travaux, plusieurs nouvelles questions de recherche et potentiels de démarches scientifiques ont été soulevées. Ces pistes de recherche s'appuient sur les résultats et constats avancés, et sont divisées en deux grandes thématiques associées aux sujets abordés dans ce mémoire. (1) La première vise l'utilisation du mouvement et les potentiels du multimédia, tels que la vidéo numérique, pour la caractérisation des paysages. (2) La deuxième thématique est quant à elle liée à l'étude des territoires d'infrastructures et de leur incidence sur l'expérience urbaine.

Sur la base des travaux s'inscrivant dans les démarches du *landscape video* (Giro et Truniger, 2012; Giro et Wolf, 2010; Lanza et Giro, 2014), il apparaît essentiel de poursuivre l'exploration des potentiels de la vidéo numérique pour caractériser les paysages en mouvement. En fait, la perception «distracte» (Benjamin, 2013; Rousse, 2008) et spontanée (Bergeron et al., 2014; Kusenbach, 2003) que rend compte le mouvement à l'aide de la vidéo numérique semble être en mesure d'offrir de nouvelles perspectives en termes topologiques (Giro et al., 2013) et expérientielles. Ces perspectives renouvelées envers différents paysages urbains permettent dès lors d'explorer ces espaces d'entre-deux encore peut étudier (C. Giro, 2006), comme ces formes et géographies urbaines émergentes. Dans ce contexte, deux axes de recherches apparaissent particulièrement pertinents. D'une part, il serait intéressant d'approfondir les potentiels d'une démarche alliant mouvement et vidéo non seulement pour la compréhension et lecture des paysages, mais aussi pour leur conception. Ces interrogations s'inscrivent ainsi dans les travaux de Giro menés à l'ETH Zurich envers la capacité du vidéo à inspirer la conception du paysage comme un espace vécu, mais aussi envers d'autres démarches de conceptions, par exemple les approches déjà abordées liées aux *storytelling* (van Dijk, 2011). Ainsi, se pencher sur la façon dont la vidéo paysagère peut permettre de créer un lieu commun de discussion et compréhension des enjeux territoriaux pour plusieurs concepteurs. D'autre part, il apparaît essentiel d'explorer davantage comment le mouvement et la vidéo numérique peuvent permettre de rendre compte de la perspective de citoyens envers les paysages. Sur la base des travaux de Stephenson (2008), la question des significations émergentes qui a été proposée et surtout leur capacité à soulever les préoccupations et aspirations des individus semble être prometteuse. Entre autres, une seconde activité de collecte de données pourrait être réfléchiée pour approfondir davantage la perspective

citoyenne à l'aide des images en mouvement. C'est-à-dire un entretien sur expérience réactivée réalisé avec chaque participant ayant fait l'étape des parcours commentés (Augoyard, 2001; Brown et Spinney, 2010; Miaux et Breux, 2014; Murray, 2009b). Il s'agit d'un entretien semi-dirigé conventionnel où les données multimédias préalablement recueillies permettent au chercheur et au participant de revisiter l'expérience pour ainsi valider et coconstruire le savoir (Murray, 2009a). Le chercheur pourrait utiliser certaines séquences vidéo pour stimuler le discours des participants envers des préoccupations spécifiques ou partagées à travers les différents individus rencontrés.

Pour ce qui est des territoires d'infrastructures, ce mémoire a présenté l'intérêt et la richesse d'investir ces espaces techniques comme un espace social (Lefebvre, 1974) ou encore comme un paysage culturel (Groth et Bressi, 1997; Jackson, 1984; Jackson et Carrere, 2003; Lewis, 1979).

Il y a actuellement un renouvellement considérable des techniques et des technologies, par exemple le rôle grandissant des plateformes digitales comme des mégastructures à la fois matérielles et immatérielles (Bratton, 2016), les infrastructures et la robotisation qui redéfinissent les paysages ruraux (Wood et Bjerke, 2018) ou encore l'automatisation des modes de déplacement (Levin et Wong, 2018). Dans ce contexte, il est fort probable que de nouvelles géographies urbaines s'imposent, influencées par la présence d'infrastructures, et qu'elles soulèvent des enjeux devant être investis par le monde académique. À titre d'exemple, certaines recherches novatrices s'intéressent actuellement aux *automated landscapes*, c'est-à-dire aux paysages automatisés, tels que le port de Rotterdam où un vaste complexe industriel complètement robotisé transforme le paysage urbain, mais aussi les pratiques spatiales (Sanz, 2017); d'autres se penchent sur la matérialité des infrastructures liées aux différents médias (anciens et nouveaux) et comment elles transforment l'expérience des citoyens ainsi que les paysages urbains, en termes sociaux et sensoriels (Mattern, 2017); d'autres visent enfin, de façon prospective, à mieux saisir l'influence grandissante de l'intelligence artificielle et de ces infrastructures sur la ville et ces impacts géographiques (Bratton, 2018). S'appuyant sur ces travaux récents, il semble essentiel d'investir ces phénomènes et leurs géographies, ou plus spécifiquement ces nouvelles infrastructures, sous l'angle des rapports sociaux. La perspective d'acteurs et groupes sociaux envers l'influence de ces bouleversements sur leur expérience quotidienne semble en ce sens une avenue de recherche prometteuse.

## CONCLUSION

Une prise en compte des territoires d'infrastructures comme un espace social et vécu fut l'intérêt fondateur de ce mémoire (Gandy, 2014; S. Graham & McFarlane, 2015; Lefebvre, 2000; Rao, 2015). L'idée a été de les aborder sous l'angle des paysages ordinaires (Besse & Tiberghien, 2003; Groth & Bressi, 1997) et à approfondir le point de vue et l'expérience de citoyens, plus précisément d'usagers de ces territoires et donc d'automobilistes, qui les empruntent jour après jour. Cette perspective a contribué à transcender la conception selon laquelle de tels territoires se résument à des espaces de réseaux techniques et ordonnés. Elle a révélé leur complexité sociospatiale en rendant visible, par les récits des participants, de quelle façon ces espaces contribuent à l'urbanité actuelle et à son imaginaire. En ce sens, la mise en contraste entre la perspective mobilisée lors du présent travail, celle des usagers, et celle d'autres types d'acteurs qu'il s'agisse de citoyens riverains, d'experts aménagistes ou encore d'acteurs politiques, demeure une piste de recherche prometteuse pouvant être développée dans divers contextes de projet territorial.

Considérant que les territoires d'infrastructures sont des espaces engendrés par l'hypermobilité des sociétés (Hein, Evans, & Jones, 2008; Sheller & Urry, 2006) et qu'ils s'organisent autour du déploiement de réseaux de communications (Stephen Graham & Marvin, 2001; Sassen, 2002), il était ainsi essentiel de s'engager dans ces espaces de réseaux et de positionner le mouvement au centre de l'approche méthodologique de la recherche. En ce sens, les méthodes de la mobilité (Büscher, Urry, & Witchger, 2010) ont non seulement permis de documenter les territoires d'infrastructures, mais aussi de dépasser la définition du paysage comme une succession d'immobilités et ont contribué au renouvellement des méthodes de caractérisation à l'aide du mouvement (Giro, 2006).

Entre autres, les méthodes de la mobilité ont la capacité de stimuler des discours uniques envers les paysages traversés (Bergeron, Paquette, & Poullaouec-Gonidec, 2014; Kusenbach, 2003). De plus, lorsque le déplacement dans l'espace est jumelé à un outil multimédia, tel que la vidéo numérique, il est possible d'imaginer différents angles d'analyse (i.e. analyse des interactions, expérience réactivée, etc.) et de représentation des résultats en alliant les données des images en mouvement (captures vidéo), les données sonores (entretiens) et les données géospatiales (géolocalisation des parcours). Dans un autre ordre d'idées, la problématique de cette recherche a soulevé la pertinence

du paysage comme un concept de qualification sociale et culturelle pour documenter l'espace urbain contemporain. Dans le contexte d'urbanisation et de réurbanisation rapide à l'échelle de la planète (Brenner, 2014, 2016; Brenner et Schmid, 2015), il est impératif d'enrichir notre compréhension des transformations géographiques actuelles, notamment selon le point de vue de l'expérience vécue et des modes de vie. Selon l'approche développée dans cette recherche, le paysage permet d'interroger les significations sociales et culturelles pour mieux comprendre les préoccupations et aspirations des citoyens envers les espaces de leur quotidien. Ces savoirs locaux (Scott, 1998) semblent aujourd'hui essentiels afin de nourrir une réflexion critique envers le devenir de l'espace urbain, notamment les territoires marqués par la technique et les technologies.



# BIBLIOGRAPHIE

- Allen, S. (2016). Infrastructural urbanism. Dans M. Baber et M. Suba (éd.), *Infrastructural Monument* (p. 54-59). New York: Princeton Architectural Press.
- Anadón, M. (2006). La recherche dite qualitative : de la dynamique de son évolution aux acquis indéniables et aux questionnements présents. *Recherches qualitatives*, 26(1), 5-31.
- Angelo, H., et Wachsmuth, D. (2015). Urbanizing Urban Political Ecology: A Critique of Methodological Cityism. *International journal of urban and regional research*, 39(1), 16-27.
- Appadurai, A. (2015). Foreword. Dans S. Graham et C. McFarlane (éd.), *Infrastructural Lives: Urban Infrastructure in Context* (p. xii - xiii). New York: Routledge.
- Appleyard, D., Lynch, K., et Myer, J. R. (1964). *The view from the road*. Cambridge: The MIT Press.
- Augé, M. (1992). *Non-lieux : Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris: Éditions du Seuil.
- Augé, M. (2008). *Non-Places : An Introduction to Supermodernity*. New York: Verso.
- Augoyard, J.-F. (2001). L'entretien sur écoute réactivée. Dans M. Grosjean et J.-P. Thibaud (éd.), *L'espace urbain en méthodes* (p. 128-152). Marseille: Éditions Parenthèses.
- Baber, M., et Suba, M. (Éd.). (2016). *Infrastructural Monument*. New York: Princeton Architectural Press.
- Badger, E. (2013). *The Problem With Calling Cities Post-Industrial* . Consulté 2018, à l'adresse <https://www.citylab.com/life/2013/04/problem-calling-cities-post-industrial/5283/>
- Banham, R. (1976). *Megastructure: urban futures of the recent past*. New York: Harper et Row.
- Baribeau, C. (2005). Le journal de bord du chercheur. *Recherches qualitatives*, 98-114.
- Bédard, M. (2016). Réflexion sur les perceptions, conceptions, représentations et affections, ou la quadrature des approches qualitatives en géographie. *Cahiers de géographie du Québec*, 60(171), 531-549.



- Benjamin, W. (2013). *L'œuvre d'art à l'époque de sa reproductibilité technique*. Arles: Éditions Payot.
- Berger, A. (2006). Drosscape. *The landscape urbanism reader*, 197-217.
- Berger, A. (2007). *Drosscape: Wasting Land Urban America*. New York: Princeton Architectural Press.
- Bergeron, J., Paquette, S., et Poullaouec-Gonidec, P. (2014). Uncovering landscape values and micro-geographies of meanings with the go-along method. *Landscape and urban planning*, 122, 108-121.
- Berque, A. (1990). *Médiance: de milieux en paysages*. Montpellier: Reclus.
- Berque, A. (2015). *Formes empreintes, formes matrices, Asie orientale*. Le Havre: Éditions Franciscopolis.
- Besse, J.-M., et Tiberghien, G. A. (2003). L'expérience du paysage. Dans J. B. Jackson et X. Carrere (éd.), *À la découverte du paysage vernaculaire*. Paris: Actes sud.
- Blais, M., et Martineau, S. (2006). L'analyse inductive générale: description d'une démarche visant à donner un sens à des données brutes. *Recherches qualitatives*, 26(2), 1-18.
- Boudreau, J.-A. (2017). *Global Urban Politics: Informalization of the State*. Cambridge, UK: Polity Press.
- Boulet, J. (2008). La ville vestige. *Appareil*, (Numéro spécial). Consulté à l'adresse <http://journals.openedition.org/appareil/445> ; DOI : 10.4000/appareil.445
- Boutinet, J.-P. (2001). À propos du projet de paysage, repères anthropologiques. *Les Carnets du paysage*, 7, 64-82.
- Bratton, B. H. (2009, avril). Post and Pre. Présenté à Postopolis !, Los Angeles. Consulté à l'adresse <http://www.cityofsound.com/blog/2009/04/benjamin-h-bratton-postopolis-la.html>
- Bratton, B. H. (2016). *The stack: On software and sovereignty*. MIT press.
- Bratton, B. H. (2018). Geographies of Sensitive Matter : On Artificial Intelligence at Urban Scale. *New Geographies*, 09, 28-31.
- Brenner, N. (Éd.). (2014a). *Implosions/ Explosions : Towards a Study of Planetary Urbanization*. Berlin: JOVIS.

- Brenner, N. (2014b). Introduction: Urban Theory Without an Outside. Dans N. Brenner (éd.), *Implosions/ Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization* (p. 14-35). Berlin: Jovis.
- Brenner, N. (2016a). *Critique of Urbanization: Selected Essays* (Vol. 156). Birkhäuser.
- Brenner, N. (2016b). The Hinterland Urbanised? *Architectural Design*, 86(4), 118-127.
- Brenner, N., et Schmid, C. (2015). Towards a new epistemology of the urban? *Cityscape*, 19(2-3), 151-182.
- Breux, S., et Poitras, C. (s. d.). Saisir la ville matérielle et idéale. Dans G. Cloutier, J.-P. Collin, et C. Poitras (éd.), *Dix ans d'études urbaines au Québec : Bilan et perspectives d'avenir* (p. 73-95). Québec: Presses de l'Université Laval.
- Brown, K., et Spinney, J. (2010). Catching a Glimpse: The Value of Video in Evoking, Understanding and Representing the Practice of Cycling. Dans *Mobile Methodologies* (p. 130-151). Palgrave Macmillan UK.
- Brunetta, G. et Voghera, A. (2008). Evaluating Landscape for Shared Values: Tools, Principles, and Methods. *Landscape Research* 33 (1) : 71-87.
- Brush, R., Chenoweth, R. E., et Barman, T. (2000). Group differences in the enjoyability of driving through rural landscapes. *Landscape and urban planning*, 47(1), 39-45.
- Buire, C. (2014). Films de terrain : pratique, réflexivité et écriture - Expérience d'une géographe utilisant l'outil vidéo. Dans S. Breux, J.-P. Collin, et C. Gingras (éd.), *Représenter l'Urbain: Apports et Méthodes* (p. 285-313). Les Presses de l'Université Laval.
- Büscher, M., et Urry, J. (2009). Mobile Methods and the Empirical. *European Journal of Social Theory*, 12(1), 99-116.
- Büscher, M., Urry, J., et Witchger, K. (2010). *Mobile Methods*. Londres: Routledge.
- Calvino, I. (2013). *Les villes invisibles*. Paris: Éditions Gallimard.
- Carpiano, R. M. (2009). Come take a walk with me: The « Go-Along » interview as a novel method for studying the implications of place for health and well-being. *Health et place*, 15(1), 263-272.
- Choay, F. (1965). *L'urbanisme: utopies et réalités: une anthologie*. Paris: Editions du Seuil.
- Choay, F. (1970). L'histoire et la méthode en urbanisme. *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 25(4), 1143-1154.

- Conan, M. (2003). Mouvement et métaphore du temps. Dans P. Poullaouec-Gonidec, S. Paquette, et G. Domon (éd.), *Les temps du paysage* (p. 23-35). Montréal: Presses de l'université de Montréal.
- Corner, J. (2006). Terra fluxus. Dans C. Waldheim (éd.), *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press.
- Corner, J., et Hirsch, A. B. (2014). *The Landscape Imagination: Collected Essays of James Corner, 1990-2010*. New York: Princeton Architectural Press.
- Corner, J., et MacLean, A. S. (2000). *Taking Measures Across the American Landscape*. New Haven: Yale University Press.
- Cresswell, T. (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. Taylor et Francis.
- Davodeau, H., et Toublanc, M. (2010). Le paysage outil, les outils du paysage : Principes et méthodes de la médiation paysagère. Dans *CO-CONSTRUCTION OU CONSTRUCTION EN COMMUN D'OBJECTIFS COLLECTIFS* (p. 375-391). Montpellier.
- De Certeau, M. (1990). *L'invention du quotidien. 1. Art de faire*. Paris: Éditions Gallimard.
- de Jonge, J. M. (2009). *Landscape Architecture between politics and science. An Integrative Perspective on Landscape Planning and Design in the Network Society* Doctoral Dissertation, Wageningen University.
- de Jonge, J. M. (2009). *Landscape architecture between politics and science : an integrative perspective on landscape planning and design in the network society (phd)*. S.n., [S.l.]. Consulté à l'adresse <http://library.wur.nl/WebQuery/wurpubs/373004>
- Deriu, D., et Kamvasinou, K. (2012). Critical perspectives on landscape: Introduction. *Journal of Architecture*, 17(1), 1-9.
- Desportes, M. (2005). *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace, XVIIIe siècle-XXe siècle*. Paris: Gallimard.
- D'Hooghe, A. (2016). Transportation Infrastructure as Our Commons. Dans M. Baber et M. Suba (éd.), *Infrastructural Monument* (p. 14-21). New York: Princeton Architectural Press.
- Di Palma, V. (2014). *Wasteland: A History*. New Haven: Yale University Press.
- Di Palma, V. (2016). In the Mood for Landscape. Dans C. Girot et D. Imhof (éd.), *Thinking the Contemporary Landscape* (p. 15-29). New York: Princeton Architectural Press.

- Donadieu, P. (2006). Landscape Urbanism in Europe: From Brownfields to Sustainable Urban Development. *Journal of Landscape Architecture*, 1(2), 36-45.
- Donadieu, P. (2009). Les paysagistes: ou les métamorphoses du jardinier. Actes sud.
- Easterling, K. (2014). *Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Space*. Verso Books.
- Easterling, K. (2017). Matrix Space. Dans M. Mostafavi (éd.), *Ethics of the urban : The city and the spaces of the political* (p. 232-257). Zürich: Lars Müller Publisher.
- Emerson, R. M., Fretz, R. I., et Shaw, L. L. (2011). *Writing Ethnographic Fieldnotes, Second Edition*. Chicago: University of Chicago Press.
- Evans, J., et Jones, P. (2011). The walking interview: Methodology, mobility and place. *Applied geography*, 31(2), 849-858.
- Forman, R. T. T. (1995). Some general principles of landscape and regional ecology. *Landscape Ecology*, 10(3), 133-142.
- Froment, J., et Domon, G. (2006). Viewer appreciation of highway landscapes: The contribution of ecologically managed embankments in Quebec, Canada. *Landscape and urban planning*, 78(1), 14-32.
- Gandy, M. (2005). Cyborg Urbanization: Complexity and Monstrosity in the Contemporary City. *International journal of urban and regional research*, 29(1), 26-49.
- Gandy, M. (2014). *The Fabric of Space: Water, Modernity, and the Urban Imagination*. Cambridge: MIT Press.
- Gandy, M. (2016). Unintentional landscapes. *Landscape Research*, 41(4), 433-440.
- Garrett, B. L. (2010). Videographic geographies: Using digital video for geographic research. *Progress in human geography*, 35(4), 521-541.
- Gehl, J., et Svarre, B. (2013). *How to Study Public Life*. Washington: Island Press.
- Gibson, J. J. (2014). *The Ecological Approach to Visual Perception: Classic Edition*. Psychology Press.
- Giroto, C. (2004). Movism: Prologue to a New Visual Theory in Landscape Architecture. Dans *The Real and Virtual Worlds of Spatial Planning* (p. 199-206). Springer, Berlin, Heidelberg.
- Giroto, C. (2006). Vision in motion: representing landscape in time. Dans C. Waldheim (éd.), *The Landscape Urbanism Reader* (p. 86-103). New York: Princeton Architectural Press.

- Giroto, C., Freytag, A., Kirchengast, A., et Richter, D. (2013a). *Topology: topical thoughts on the contemporary landscape*. Berlin: Jorvis.
- Giroto, C., Freytag, A., Kirchengast, A., et Richter, R. (2013b). *Topology*. Berlin: Jovis.
- Giroto, C., et Truniger, F. (2012). *Landscape Vision Motion*. Berlin: Jovis.
- Giroto, C., et Wolf, S. (2010). *Cadrages II - Landscapevideo: landscape in movement*. Zürich: Gta Verlag.
- Glover, T. D., Stewart, W. P., et Gladdys, K. (2008). Social Ethics of Landscape Change: Toward Community-Based Land-Use Planning. *Qualitative inquiry: QI*, 14(3), 384-401.
- Graham, S., et Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. Londre: Routledge.
- Graham, S., et McFarlane, C. (2015). *Infrastructural Lives: Urban Infrastructure in Context*. New York: Routledge.
- Groth, P. (1997). Frameworks for cultural landscape study. Dans P. Groth et T. W. Bressi (éd.), *Understanding Ordinary Landscape* (p. 1-21). New Haven et London: Yale University Press.
- Groth, P. E., et Bressi, T. W. (1997). *Understanding Ordinary Landscapes*. Yale University Press.
- Gustafson, P. (2001). Meanings of place: Everyday experience and theoretical conceptualizations. *Journal of environmental psychology*, 21(1), 5-16.
- Hall, P. (1997). Modelling the post-industrial city. *Futures*, 29(4), 311-322.
- Hall, P. (2014). *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design Since 1880*. Hoboken: Wiley.
- Harvey, D. (1996). Cities or urbanization? *Cityscape*, 1(1-2), 38-61.
- Hein, J. R., Evans, J., et Jones, P. (2008). Mobile Methodologies: Theory, Technology and Practice. *Geography Compass*, 2(5), 1266-1285.
- Hill, D. (2012). *Dark matter and trojan horses: A strategic design vocabulary*. Moscou: Strelka Press.
- Hung, Y. Y., Aquino, G., et Swa, T. I. R. I. (2013). *Landscape Infrastructure: Case Studies by SWA*. Bâle: Birkhäuser.
- Ingold, T. (1993). The Temporality of the Landscape. *World archaeology*, 25(2), 152-174.

- Jackson, J. B. (1984). *Discovering the Vernacular Landscape*. New Haven: Yale University Press.
- Jackson, J. B., et Carrere, X. (2003). *À la découverte du paysage vernaculaire*. Paris: Actes sud.
- Knoblauch, H. (2012). Introduction to the special issue of *Qualitative Research: video-analysis and videography*. *Qualitative research: QR*, 12(3), 251-254.
- Knoblauch, H., Schnettler, B., Raab, J., et Soeffner, H.-G. (2006). *Video analysis: methodology and methods - Qualitative Audiovisual Data Analysis in Sociology*. Berne: Peter Lang.
- Koolhaas, R. (2002). *Junkspace*. October, -, 175-190.
- Koolhaas, R. (2011). *Junkspace: repenser radicalement l'espace urbain*. Paris: Payot et Rivages.
- Koolhaas, R. (2017). *Études sur (ce qui s'appelait autrefois) la ville*. Paris: Payot et Rivages.
- Koolhaas, R., et Mau, B. (1995). *S,M,L,XL*. (J. Sigler, éd.). New York: Monacelli Press.
- Kusenbach, M. (2003). *Street Phenomenology: The Go-Along as Ethnographic Research Tool*. *Ethnography*, 4(3), 455-485.
- Lanza, E. C., et Girot, C. (2014). *Experimenting Proximity: The Urban Landscape Observatory*. Lausanne: Les Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Larsen, J. K. (2012). *Going to Measures- Cultivating and Appreciating the Contemporary Landscapes*. Dans C. Girot et F. Truniger (éd.), *Landscape Vision Motion* (p. 63-78). Berlin: Jovis.
- Laurier, E., et Lorimer, H. (2012). *Other Ways: Landscapes of Commuting*. *Landscape Research*, 37(2), 207-224.
- Lee, C. (2016). *Notes on Infrastructural Monuments*. Dans M. Baber et M. Suba (éd.), *Infrastructural Monument* (p. 22-30). New York: Princeton Architectural Press.
- Lefebvre, H. (1970). *La révolution urbaine* (Vol. 216). Paris: Gallimard.
- Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. Paris: Anthropos.
- Lefebvre, H. (2000). *La Production de l'espace*. 4e Éd. Paris: Anthropos.



- Leger-Smith, F. A. (2013). Analyse interprétative du discours du Landscape Urbanism et impact sur le développement des pratiques des paysagistes dans le contexte français. *Projets de Paysage*, 9.
- Lejeune, C. (2010). Montrer, calculer, explorer, analyser. Ce que l'informatique fait (faire) à l'analyse qualitative. *Recherches qualitatives*, 9, 15-32.
- Lenclud, G. (1995). L'éthnologie et le paysage: Questions sans réponse. Dans C. Voisenat et P. Notteghem (éd.), *Paysage au pluriel* (Vol. Cahier 9, p. 3-17). Paris: Éditions de la Maison des sciences de l'homme.
- Levin, S., et Wong, J. C. (2018, 19 mars). Self-driving Uber kills Arizona woman in first fatal crash involving pedestrian. *The Guardian*. Consulté à l'adresse <http://www.theguardian.com/technology/2018/mar/19/uber-self-driving-car-kills-woman-arizona-tempe>
- Lewis, P. (1976). Axioms for Reading the Landscape: Some Guides to the American Scene. *Journal of Architectural Education*, 30(1), 6-9.
- Low, S., Taplin, D., et Scheld, S. (2005). *Rethinking urban parks: Public space and cultural diversity*. Texas: University of Texas Press.
- Luginbühl, Y. (2001). *La demande sociale de paysage. Rapport au Conseil National*.
- Luz, J. B., Boucher, N., et Janni, L. (2014). Le Multimédia: Un outil polyvalent pour la recherche en études urbaines. Dans S. Breux, J.-P. Collin, et C. Gingras (éd.), *Représenter l'Urbain: Apports et Méthodes* (p. 203-230). Québec: Les Presses de l'Université Laval.
- Magnaghi, A. (2003). *Le projet local*. Editions Mardaga.
- Mangin, D. (2004). *La ville franchisée: formes et structures de la ville contemporaine*. Paris: Éditions de la Villette.
- Marcuse, P., Imbroscio, D., Parker, S., Davies, J. S., et Magnusson, W. (2014). Critical Urban Theory versus Critical Urban Studies: A Review Debate. *International journal of urban and regional research*, 38(5), 1904-1917.
- Masson, H., Balfe, M., Hackett, S., et Phillips, J. (2013). Lost without a Trace? Social Networking and Social Research with a Hardto-Reach Population. *British journal of social work*, 43(1), 24-40.

- Mattern, S. (2017). *Code and Clay, Data and Dirt: Five Thousand Years of Urban Media*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- McHarg, I. (1969). *Design with nature*. Hoboken: John Wiley et Sons.
- Merlin, P., et Choay, F. (2010). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, 3e édition. Paris: Presses Universitaires de France.
- Miaux, S., et Breux, S. (2014). Lire l'ambiance de la ville à travers les récits de parcours in situ. Dans S. Breux, J.-P. Collin, et C. Gingras (éd.), *Représenter l'Urbain: Apports et Méthodes* (p. 233-252). Les Presses de l'Université Laval.
- Miéville, C. (2010). *The City et The City: A Novel*. London: Del Rey.
- Miles, M. B., et Michael Huberman, A. (2003). *Analyse des données qualitatives*. Louvain-la-Neuve: De Boeck.
- Mitchell, W. J. (2003). *Me++: the cyborg self and the networked city*. Cambridge: MIT Press.
- Mostafavi, M. (2017). Agonistic Urbanism. Dans M. Mostafavi (éd.), *Ethics of the urban : The city and the spaces of the political* (p. 9-16). Zürich: Lars Müller Publisher.
- Murray, L. (2009a). Looking at and looking back: visualization in mobile research. *Qualitative Research: QR*. <https://doi.org/10.1177/1468794109337879>
- Murray, L. (2009b). Looking at and looking back: visualization in mobile research. *Qualitative research: QR*, 9(4), 469-488.
- Nageleisen, S. (2011). *Paysages et déplacements: Éléments pour une géographie paysagiste* (Doctorat). Université de Franche-Comté.
- Oatley, N. (2001). L'apparition de l'Edge (of) City : quels mots pour les « nouveaux » espaces urbains ? Dans H. Rivière d'Arc (éd.), *Nommer les nouveaux territoires urbains* (p. 17-38). Paris: Éditions de la Maison des sciences de l'homme.
- Occhiuto, R. (2016). Imaginaire et différ(a)nce: générateurs de paysages. *Projet de Paysage*, 14, 35.
- Palys, T., et Atchison, C. (2012). Qualitative Research in the Digital Era: Obstacles and Opportunities. *International Journal of Qualitative Methods*, 11(4), 352-367.
- Paquette, S., Poullaouec-Gonidec, P., et Domon, G. (2005). Le paysage, une qualification socioculturelle du territoire. *Material Culture Review / Revue de la culture matérielle*, 62. Consulté à l'adresse <https://journals.lib.unb.ca/index.php/MCR/article/view/18061>

- Petiteau, J.-Y. (2008). La méthode des itinéraires ou la mémoire involontaire. Dans A. Berque, P. Bonin, A. De Biase, J.-P. Loubes, et J.-Y. Petiteau (éd.), *Colloque Habiter dans sa poétique première*. Paris: Editions Donner Lieu. Consulté à l'adresse <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00380133/document>
- Petiteau, J.-Y., et Pasquier, E. (2001). La méthode des itinéraires: récits et parcours. Dans M. Grosjean et J.-P. Thibaud (éd.), *L'espace urbain en méthodes* (p. 63-77). Marseille: Éditions Parenthèses.
- Picon, A. (1997). Le temps du cyborg dans la ville territoire : Vers de nouvelles métaphores de l'urbain. *Les Annales de la recherche urbaine*, 77, 72-77.
- Picon, A. (2000). *Anxious Landscapes: From the Ruin to Rust*. Grey Room, 64-83.
- Picon, A. (2010). De la ruine à la rouille : les paysages de l'angoisse. Dans S. Marot et É. Alonzo (éd.), *Marnes, documents d'architecture*, vol. 1 (p. 276-299). Champs-sur-Marne: Édition de la Villette / École d'architecture de la ville et des territoires à Marne-la-Vallée.
- Picon, A. (2013). *Smart cities: Théorie et critique d'un idéal auto-réalisateur*. Paris: B2.
- Pink, S. (2007). Walking with video. *Visual Studies*, 22(3), 240-252.
- Pink, S. (2008). Mobilising Visual Ethnography: Making Routes, Making Place and Making Images. *Forum, qualitative social research / Forum, Qualitative Sozialforschung*, 9(3). Consulté à l'adresse <http://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/viewArticle/1166>
- Pink, S. (2013). *Doing Visual Ethnography*. SAGE.
- Poullaouec-Gonidec, P. (2013). *Projet de paysage et modernité*. Québec français, (169), 56-58.
- Poullaouec-Gonidec, P., Domon, G., et Paquette, S. (2005). Le paysage, un concept en débat. Dans P. Poullaouec-Gonidec et D. G. Paquette S (éd.), *Paysages en perspective* (p. 18-43). Montréal: Presse de l'Université de Montréal.
- Poullaouec-Gonidec, P., Paquette, P., et Marmen, P. (2015). *YUL/MTL : Paysages en mouvement*. Applied Research and Design Publishing.
- Poullaouec-Gonidec, P., et Paquette, S. (2011). *Montréal en paysages*. Montréal: Les Presses de l'Université de Montréal.

- Rao, V. (2015). Infra-city: Speculations on flux and history in infrastructure-making. Dans S. Graham et C. McFarlane (éd.), *Infrastructural Lives: urban infrastructure in context* (p. 39-58). New York: Routledge.
- Riley, R. B. (1997). *The Visible, the Visual, and the Vicarious. Understanding Ordinary Landscapes*. Paul Groth and Todd Bressi, eds. New Haven: Yale University Press.
- Rousse, P. (2008). Perception urbaine, distraction et stratification chez Benjamin, Eisenstein et Vertov. *Appareil*, (Numéro spécial). <https://doi.org/10.4000/appareil.467>
- Sansot, P. (1983). *Variations paysagères: invitation au paysage* (Vol. 41). Klincksieck.
- Sanz, V. M. (2017). Captives in Futureland. *Volume*, 51, 38-41.
- Sassen, S. (2002). *Global Networks, Linked Cities*. Londre: Psychology Press.
- Schmid, C. (2014). Traveling Warrior and complete urbanization in Switzerland : landscape as lived space. Dans N. Brenner (éd.), *Implosions/ Explosions: towards a study of planetary urbanization* (p. 90-102). Berlin: Jovis.
- Scott, A. (2011). Beyond the conventional: Meeting the challenges of landscape governance within the European Landscape Convention? *Journal of environmental management*, 92(10), 2754-2762.
- Scott, J. C. (1998). *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. New Haven: Yale University Press.
- Shane, G. (2003). The Emergence of « Landscape Urbanism », Reflections on Stalking Detroit. *Harvard Design Magazine*, 19.
- Shannon, K., et Smets, M. (2010). *The landscape of contemporary infrastructure*. Rotterdam: NAI Publishers.
- Sheller, M., et Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226.
- Sikkens, E., van San, M., Sieckelinck, S., Boeije, H., et de Winter, M. (2016). Participant Recruitment through Social Media: Lessons Learned from a Qualitative Radicalization Study Using Facebook. *Field methods*, 29(2), 130-139.

- Silverman, D. (2005). Instances or Sequences? Improving the State of the Art of Qualitative Research. *Forum, Qualitative Social Research / Forum, Qualitative Sozialforschung*, 6(3). Consulté à l'adresse <http://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/view/6>
- Soja, E. W. (1989). *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. Londre et New York: Verso.
- Spinney, J. (2009). Cycling the City: Movement, Meaning and Method. *Geography Compass*, 3(2), 817-835.
- Spinney, J. (2011). A Chance to Catch a Breath: Using Mobile Video Ethnography in Cycling Research. *Mobilities*, 6(2), 161-182.
- Stephenson, J. (2008). The Cultural Values Model: An integrated approach to values in landscapes. *Landscape and urban planning*, 84(2), 127-139.
- Stewart, W. P., Liebert, D., et Larkin, K. W. (2004). Community identities as visions for landscape change. *Landscape and urban planning*, 69(2-3), 315-334.
- Tatom, J. (2006). Urban highways and the reluctant public realm. Dans C. Waldheim (éd.), *The Landscape Urbanism Reader* (p. 179-195). New York: Princeton Architectural Press.
- Thibaud, J. P. (2010). La ville à l'épreuve des sens. Consulté à l'adresse <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00502591/>
- Thibaud, J. P. (2015). *En quête d'ambiances. Éprouver la ville en passant*. Genève: MétisPresses.
- Thompson, I. H. (2012). Ten Tenets and Six Questions for Landscape Urbanism. *Landscape Research*, 37(1), 7-26.
- Tress, B., et Tress, G. (2001). Capitalising on multiplicity: a transdisciplinary systems approach to landscape research. *Landscape and urban planning*, 57(3), 143-157.
- Trom, D. (2001). À l'épreuve du paysage. *Revue du MAUSS*, (1), 247-260.
- Tuan, Y.-F. (1977). *Space and place: The perspective of experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Van der Maren, J.-M. (1996). *Méthodes de recherche pour l'éducation*. Presses de l'Université de Montréal et de Boeck.

- van Dijk, T. (2011). Imagining future places: How designs co-constitute what is, and thus influence what will be. *Planning Theory*, 10(2), 124-143.
- Waldheim, C. (2006). Introduction: a reference manifesto. Dans C. Waldheim (éd.), *The Landscape Urbanism Reader* (p. 12-19). New York: Princeton Architectural Press.
- Waldheim, C. (2006). *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press.
- Waldheim, C., et Desimini, J. (2016). *Cartographic Grounds: Projecting the Landscape Imaginary*. San Francisco: Chronicle Books.
- Waldheim, C., et Hansen, A. (2014). *Composite Landscapes: Photomontage and Landscape Architecture*. Hatje Cantz Verlag GmbH et Company KG.
- Webber, M. M. (1968). The Post-City Age. *Daedalus*, 97(4), 1091-1110.
- Wolford, A. (2015, 28 février). Le choix du tout-à-l'automobile à Montréal (1953-1967): un contexte propice à l'aménagement de l'échangeur Turcot. Consulté à l'adresse <https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/handle/1866/12564>
- Wood, H., et Bjerke, C. (2018, ). *New Ground II: Countryside 2030*. Consulté à l'adresse <https://archinect.com/features/article/150052196/new-ground-ii-countryside-2030>
- Zube, E. H., Sell, J. L., et Taylor, J. G. (1982). Landscape perception: Research, application and theory. *Landscape Planning*, 9(1), 1-33.





# ANNEXES



**ANNEXE 1 : MESSAGE DE SOLLICITATION  
FACEBOOK**

Bonjour chers amis Facebook,

Est-ce que vous habitez ou vous connaissez une personne qui habite l'arrondissement Lachine, LaSalle, Le Sud-Ouest ou la ville de Montréal-Ouest et utilise fréquemment l'autoroute 20 et/ou l'autoroute 15 et leur contexte élargi ? C'est-à-dire, qu'il ou elle emprunte les autoroutes comme telles ou simplement les voies qui sont adjacentes à ces infrastructures de transport.

Si c'est le cas et vous êtes intrigués, il serait très aimable de votre part de me contacter en message personnel.

Merci infiniment,  
Emile

# **ANNEXE 2 : FORMULAIRE DE CONSENTEMENT**



## FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT

### *Documenter l'expérience de citoyens, lors de l'utilisation d'une emprise d'infrastructures de transport, dans le contexte de requalification de l'entrée de ville de Montréal*

Chercheur étudiant : Emile Maheu Forest, étudiant à la M.Sc.A, profil Aménagement, École d'urbanisme et d'architecture de paysage, Université de Montréal

Directeur de recherche : Sylvain Paquette, professeur agrégé, École d'urbanisme et d'architecture de paysage, Université de Montréal

Cette recherche est financée par les Fonds de recherche du Québec – Société et culture (FRQ-SC).

Vous êtes invité à participer à un projet de recherche. Avant d'accepter, veuillez prendre le temps de lire ce document présentant les conditions de participation au projet. N'hésitez pas à poser toutes les questions que vous jugerez utiles à la personne qui vous présente ce document.

#### **A) RENSEIGNEMENTS AUX PARTICIPANTS**

##### **1. Objectifs de la recherche**

Ce projet vise à documenter l'expérience d'automobilistes qui sont à la fois résidents riverains et utilisateurs fréquents du secteur élargi de l'entrée de ville de Montréal, dans le contexte de l'autoroute 20 et de l'autoroute 15. L'objectif est de rendre compte de leur point de vue envers cette expérience connue et, notamment, envers le territoire traversé.

##### **2. Participation à la recherche**

Dans un premier temps, votre participation consiste à accorder un entretien mobile au chercheur. Essentiellement, il vous accompagne lors d'un trajet que vous êtes appelés à faire régulièrement. Ce trajet comprend le départ de votre lieu de résidence et l'utilisation habituelle que vous faites de l'autoroute (A-20, A-15, ou les deux) et/ou des voies adjacentes à ces infrastructures de transports. Le parcours n'a pas nécessairement lieu au moment régulier où vous le réalisez, pour ne pas être contraint dans le temps (exemple : devoir se rendre au travail). Avec votre autorisation, cette promenade sera filmée (vidéo) et les discussions seront enregistrées (audio). Précisément, il y aura une caméra positionnée sur votre tableau de bord ou votre rétroviseur. Cette caméra action, modèle Sony FDR-X3000R, est de taille réduite et il n'y a aucune chance qu'elle endommage votre véhicule. Cet entretien devrait durer environ 45 minutes et les modalités de rencontres (lieu, heure, etc.) seront décidées entre vous et le chercheur.

Dans un deuxième temps, vous serez convié à un entretien semi-dirigé avec le chercheur. Il aura lieu dans un laboratoire de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal. Les séquences vidéo captées lors du premier entretien mobile serviront comme support à la discussion. Cette deuxième étape a comme but de valider ou clarifier des éléments de votre expérience du territoire traversé lors de notre premier entretien mobile. Cet entretien devrait durer approximativement une heure et les modalités de rencontres (lieu, heure, etc.) seront aussi décidées entre vous et le chercheur.

### **3. Risques et inconvénients**

Il n'y a pas de risque particulier à participer à ce projet. Vous pourrez à tout moment refuser de répondre à une question ou même mettre fin à l'entrevue, sans fournir de raisons précises.

### **4. Avantages et bénéfices**

En participant à cette recherche, vous contribuez d'une part à enrichir et diversifier les connaissances envers l'expérience des infrastructures urbaines et d'autre part, à renouveler les outils de caractérisation paysagère basés sur le point de vue de ceux qui utilisent, habitent et vivent les territoires.

### **5. Confidentialité**

Les renseignements personnels que vous nous donnerez demeureront confidentiels. Aucune information permettant de vous identifier d'une façon ou d'une autre ne sera publiée ou diffusée. De plus, chaque participant à la recherche se verra attribuer un code et seuls le chercheur et son directeur pourront connaître son identité. De plus, l'entièreté des données amassées (capture vidéo, photos, retranscriptions d'entretiens et données géomatiques) sera conservée, pendant 7 ans, sur le serveur à accès sécurisé de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal (CPEUM). Ce serveur est situé dans les infrastructures de la compagnie Calcul Canada. Ces renseignements personnels seront détruits 7 ans après la fin du projet. Seules les données ne permettant pas de vous identifier seront conservées après cette période, le temps nécessaire à leur utilisation. Encore une fois seuls le chercheur et son directeur de recherche auront accès aux données recueillies.

### **6. Compensation**

Les participants ne recevront aucune compensation pour leur participation à la recherche.

### **7. Droit de retrait**

Votre participation à ce projet est entièrement volontaire et vous pouvez à tout moment vous retirer de la recherche sur simple avis verbal et sans devoir justifier votre décision, sans conséquence pour vous. Si vous décidez de vous retirer de la recherche, veuillez communiquer avec le chercheur par téléphone ou par courriel, vous trouverez les informations nécessaires ci-dessous. Si vous vous retirez de la recherche, les renseignements vous concernant seront détruits.

### **8. Diffusion des résultats de recherche**

Un montage vidéo sera fort probablement produit, avec les données recueillies, ou les participants ne seront pas reconnaissables visuellement ni de manière auditive. L'objectif est de représenter, en termes visuels et auditifs, la complexité des expériences d'une infrastructure de transport urbain, et son contexte élargi, ainsi que d'illustrer la richesse des méthodes terrain utilisées lors de la recherche. Ce court-métrage sera accessible sur le site internet de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal (CPEUM).

## B) CONSENTEMENT

---

### Déclaration du participant

- Je comprends que je peux prendre mon temps pour réfléchir avant de donner mon accord ou non à participer à la recherche.
- Je peux poser des questions au chercheur et exiger des réponses satisfaisantes.
- Je comprends qu'en participant à ce projet de recherche, je ne renonce à aucun de mes droits ni ne dégage le chercheur de ses responsabilités.
- J'ai pris connaissance du présent formulaire d'information et de consentement et j'accepte de participer au projet de recherche.
- Une copie signée du présent formulaire m'a été remise.

Signature de la participante ou du participant : \_\_\_\_\_

Date : \_\_\_\_\_

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_

### Engagement du chercheur

J'ai expliqué au participant les conditions de participation au projet de recherche. J'ai répondu au meilleur de ma connaissance aux questions posées et je me suis assurée de la compréhension du participant. Je m'engage à respecter ce qui a été convenu au présent formulaire d'information et de consentement.

Signature du chercheur : \_\_\_\_\_ Date : \_\_\_\_\_

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_

**Pour toute question relative à l'étude, ou pour vous retirer de la recherche**, veuillez communiquer avec Emile Maheu Forest au numéro de téléphone [REDACTED] ou à l'adresse courriel [emile.maheu.forest@umontreal.ca](mailto:emile.maheu.forest@umontreal.ca).

Pour toute préoccupation sur vos droits ou sur les responsabilités des chercheurs concernant votre participation à ce projet, vous pouvez contacter le Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche par courriel à l'adresse [CPER@umontreal.ca](mailto:CPER@umontreal.ca) ou par téléphone au [REDACTED] ou encore consulter le site Web <http://recherche.umontreal.ca/participants>.

Toute plainte relative à votre participation à cette recherche peut être adressée à l'ombudsman de l'Université de Montréal en appelant au numéro de téléphone [REDACTED] en communiquant par courriel à l'adresse [ombudsman@umontreal.ca](mailto:ombudsman@umontreal.ca) (**l'ombudsman accepte les appels à frais virés**).

# **ANNEXE 3 : GUIDE D'ENTRETIENS DES PARCOURS COMMENTÉS**

## Section 1 : Profil du participant

- Nom, genre, origine, âge, occupation, lieu et durée de résidence.
- Questions : Pour quelle raison effectuez-vous ce parcours régulièrement ? Depuis quand ?

## Section 2 : Entretien lors du parcours commenté

- L'entretien lors du parcours commenté est ouvert, flexible et se construit au fur et à mesure de l'expérience vécue ; le moins d'informations possible sont divulguées aux participants à propos des thèmes plus spécifiques de la recherche.
- Les participants sont conviés à décrire leur expérience lors de ce trajet quotidien ainsi qu'à qualifier les lieux parcourus. Plus spécifiquement le chercheur les invite à aborder les éléments du territoire traversé qui soulève, selon leur point de vue, des significations, des préoccupations ou des aspirations particulières, qu'ils fussent de nature positive ou négative.

# **ANNEXE 4 : SCHÉMA DE L'ANALYSE DES INTERACTIONS PAYSAGÈRES, GÉNÉRÉ AVEC ATLAS.TI**





