

Epistémologie et histoire de la géographie: analyse critique de texte:

Le texte de Béatrice Bochet et Jean-Bernard Racine; "Connaître et penser la ville : des formes aux affects et aux émotions, explorer ce qu'il nous reste à trouver. Manifeste pour une géographie sensible autant que rigoureuse" a été publié en 2002 dans le volume 77 n°2 de la revue française *Géocarrefour*. Les deux auteurs y prônent une géographie qui ne se limite pas qu'aux objets d'étude matériels et de l'importance de ne pas exclure tout ce qui relève du subjectif du champ d'étude de cette science. Les notions "d'affect" et "d'émotion", qu'ils redéfinissent et mettent en relation avec celles de "projet urbain" et "projet de ville", sont centrales à leur réflexion. Ce texte est publié dans un contexte des réflexions contemporaines sur la géographie, l'urbanisme et la manière dont les espaces urbains sont expérimentés, compris et appréhendés. Les années 2000 correspondent également à l'émergence de ce que l'on pourrait appeler une géographie émotionnelle ou géographie des émotions, qui consiste donc à prendre en considération le ressenti des individus comme point d'approche de la géographie et du rapport de l'individu à son espace. Cette branche qualitative de la géographie humaine est ici étudiée par Béatrice Bochet et Jen-Bernard Racine qui sont deux docteurs en géographie à l'Université de Lausanne. Ce texte se place comme un appel à la pratique cette fameuse géographie "sensible et rigoureuse". Ainsi ce texte explique en quoi la prise en compte des dimensions immatérielles de la ville, telles que les émotions et les affects, est-elle essentielle pour compléter les aspects matériels de la ville et en permettre une appréhension plus complète.

1. La prise en compte des dimensions affectives et cognitives de la ville permet sa compréhension dans son entièreté.

1. 1) Des éléments d'analyse qui échappe à une approche strictement matérielle et objective.

Traditionnellement, l'étude d'une ville se concentre majoritairement sur ses aspects matériels (formes, infrastructures, mobilités...), et effectivement une science doit, par nature, se reposer sur ce qui est objectif afin d'en déduire des lois générales. Or Bochet et Racine expliquent ici que les émotions et l'affect permettent une autre approche de compréhension du rapport au monde, et par réduction, à la ville. Ils expliquent que le rôle et l'impact de ces deux notions sont bien réels et existants, et qu'ils ne sont donc pas ignorer ou à sous-estimer au risque de passer à coté de toute une "connaissance du monde et de l'action, de l'intervention dans le monde (Bochet et Racine, *Géocarrefour* V77, n°2, p120), c'est donc une approche holistique que prônent ces deux auteurs: pour déboucher sur une compréhension plus riche et nuancée des interactions sociales et des usages des espaces. Un espace se résume donc à ses aménagements physiques, mais aussi aux expériences émotionnelles qu'il génère chez les différents individus. Les auteurs citent cette expression qui permette comprendre le changement de paradigme dans la compréhension de la ville: "introduire le terme d'affectivité, c'est reconnaître que la ville n'apparaît pas comme un objet de pure représentation,(...) mais comme un objet qui peut nous affecter profondément." (Ledrut, 1973).

1. 2) Cette approche affective et émotionnelle comme réponse aux enjeux sociaux de la ville.

Les bénéfices et l'intérêt d'intégrer les émotions à l'appréhension des milieux urbains entraîne nécessairement une réponse plus précise aux besoins des populations; la ville devient tout de suite plus inclusive. Toujours dans cet objectif d'équilibre, la dimension immatérielle des villes les rendraient aussi plus égalitaire. Effectivement, une lutte contre les fragmentations sociales et la ségrégation socio-spatiale est entraînée par cette reconquête des affectivités urbaines. Enfin, si le

but d'un espace est de répondre, avant tout, à une fonction précise qui lui est attribuée, le bien-être des populations qui fréquentent cet espace est aussi à prendre en compte. Leur ressenti à l'égard de ce lieu est primordial dans le sens où ce sont ces individus-mêmes qui le peuplent et le construisent. Les sentiments d'appartenance, de sécurité et de bien-être général des individus concernés sont ainsi des facteurs à prendre en compte dans l'aménagement d'un territoire en plus que simplement sa position géographique et la fonction que va remplir cet aménagement.

2. En revanche, cette approche présente aussi des limites, aussi bien dans sa théorie que son application.

2. 1) La nature qualitative de ces données complexifie leur analyse à large échelle et fait qu'elle ne sont pas unanimement prises au sérieux.

Contrairement à la plupart des objets d'étude de la géographie, les aspects émotionnel et affectif sont subjectifs, dès lors chaque individu vit différemment l'espace urbain selon son histoire, sa situation, son rapport à ce dernier...etc. Un même individu ne va pas non plus ressentir les mêmes émotions partout dans la ville mais également selon le contexte et l'humeur de cet individu, le ressenti d'un même lieu va varier. Ainsi la temporalité, la spatialité, l'environnement ou encore le contexte influe sur le ressenti et les émotions des populations vis-à-vis de la ville: cette approche est éphémère et contextuelle. Ces données qualitatives sont, par ce fait, très difficiles à étudier et à quantifier. Par exemple cartographier ces affects et émotions urbaines est presque impossible dans la mesure où elles varient énormément, rapidement, et pour tous les individus. Les outils de la géographie traditionnelle, dite plus "scientifique", ne permettent donc pas de faire une analyse pertinente de cette dimension immatérielle. Il faut comprendre les dynamiques plus globales de ces émotions pour les analyser correctement.

De plus, l'impact et le rôle des émotions et des affects, pourtant reconnu, n'est pas pris au sérieux. Que ce soit par l'opinion publique ou par les scientifiques, cette branche de la géographie humaine est rapprochée des études féministes et genrées dont l'objet d'études ne serait pas un véritable sujet scientifique qui vaudrait la peine d'être étudié.

2. 2) Cette approche affective semble trop idéaliste et déconnectée des logiques économiques et politiques.

Bien que l'affectif et l'émotionnel soient des éléments à prendre en compte dans un projet urbain, ce ne sont, en réalité, pas des facteurs déterminants, ni même toujours pris en compte. En effet, ce sont davantage les facteurs économiques, financiers et politiques qui déterminent la nature de ce projet. L'objectif est avant tout la rentabilité et la maximisation des profits, dès lors le bien-être des populations est relégué au second rang. Cette réalité est d'autant plus importante que les logiques entre les besoins affectifs et les impératifs économiques sont, la plupart du temps, aux antipodes l'un de l'autre. Ainsi, ces deux éléments sont mis en concurrence plutôt qu'être conciliés car leurs enjeux respectifs ne sont pas à la même ampleur et seul l'un des deux se mesure quantitativement. Les deux auteurs de ce texte déclarent à juste titre: "Les affectivités urbaines sont souvent sacrifiées au nom de la rentabilité" (Bochet et Racine, Géocarrefour v77, n°2, p. 126).

Enfin, ces projets urbains partent rarement de rien, il est donc nécessaire de s'adapter à ce qui existe déjà et de prendre en compte tous les facteurs (commerces, habitations, voies de transports...). Il s'agit de concilier tous les éléments afin d'optimiser les flux, réduire les coûts, augmenter l'attractivité du territoire; là encore le bien-être émotionnel et affectif n'est pas pris en compte et peut difficilement l'être autant que les autres facteurs qui apparaissent comme nettement dominants.

Si cette analyse est relativement complète et transversale, elle reste pour autant, trop abstraite quant à sa mise en place concrète. Effectivement cette réflexion a beau être multidimensionnelle et parfaitement justifié quant à son objectif et son utilité, on n'y retrouve pas vraiment de solutions pour réussir à véritablement analyser ces affects et émotions de façon assez générale, sans pour autant homogénéiser ces données qualitatives et risquer d'être caricatural. Bien qu'important, cet équilibre entre dimensions objectives et subjectives de la géographie est difficile à trouver, c'est cette difficulté minimisée qui rend ce texte légèrement utopique.

Sources et ressources utilisées

- Bochet Béatrice, Racine Jean-Bernard. Connaître et penser la ville : des formes aux affects et aux émotions, explorer ce qu'il nous reste à trouver. Manifeste pour une géographie sensible autant que rigoureuse. In: Géocarrefour, vol. 77, n°2, 2002. pp. 117-132; doi : <https://doi.org/10.3406/geoca.2002.1563> https://www.persee.fr/doc/geoca_1627-4873_2002_num_77_2_1563
- Antoine Guironnet, « Quand la finance déloge les habitants des métropoles », *Métropolitiques*, 20 avril 2020. URL : <https://www.metropolitiques.eu/Quand-la-finance-deloge-les-habitants-des-metropoles.html>.
- Pauline Guinard et Bénédicte Tratnjek, « Géographies, géographes et émotions », *Carnets de géographes* [En ligne], 9 | 2016, mis en ligne le 30 novembre 2016, consulté le 23 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cdg/605> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdg.605>
- Persée
- Géoconfluences