

LES SANS MOTS DE L'HABITABILITÉ ET DE LA TERRITORIALITÉ

Sous la direction de
Marie-Christine FOURNY
Romain LAJARGE

Métrorural

Martin VANIER

n. m. (2019) composé du préfixe métro— qu'on retrouve dans « métropole », du grec ancien méter (mère), et du mot « rural », issu du latin rus, ruris (campagne) – Néologisme.

Est dit « métrorural » ce qui relève à la fois d'un contexte métropolitain et d'un contexte rural, qu'il s'agisse, sous la forme d'un substantif, du statut spatial d'une personne (un « métrorural ») ou, sous la forme d'un adjectif, de l'espace lui-même (l'espace métrorural), et à partir de là de toutes les déclinaisons possibles (société métrorurale, habitat métrorural, etc.).

Le métrorural est un des oxymores qui prennent en compte le paradoxe des sociétés urbaines avancées, à savoir l'urbanisation diffuse des campagnes, qui caractérise tout le xx^e siècle et demeure actuellement un des phénomènes spatiaux les plus actifs, en France comme ailleurs dans le monde. La ville hors la ville est-elle encore une ville et la campagne qui l'accueille est-elle encore une campagne ? Ces questions obsèdent les urbanistes, les géographes, les sociologues, et d'autres contributeurs aux sciences sociales, depuis plusieurs générations, et alimentent un foyer de controverses scientifiques qui accompagnent les mutations contemporaines (Bourdin, 2012).

On dispose déjà d'un vocabulaire relativement abondant pour tenter de nommer ce processus de re-dispersion de l'habitat caractéristique des sociétés mobiles. Mais la plupart des termes ont été construits à partir de la ville (ville diffuse, ville émergente, ville évanescence, ville nuage, etc.), ou de l'urbanisation (*sub-*, *péri-*, *rur-*, *pata-*, *post-*, *méta-*urbanisation). Au point qu'un courant des sciences de l'espace des sociétés estime qu'on a tout simplement affaire à un processus de généralisation de l'urbain, à l'échelle de la planète, donc de disparition quasi-totale de la ruralité, notamment en France (Mongin, 2013).

Mais ces termes ne rendent pas compte de l'hybridation à laquelle on assiste (Viard, 2011), entre d'une part la métropolisation,

c'est-à-dire l'intégration de la quasi-totalité de la population dans le quotidien d'un système de villes (emplois, services, consommation), et d'autre part, la ruralité, qui ne fonctionne plus seulement comme un monde de représentations, mais comme un monde puissant et particulièrement structurant des rapports à l'habiter et au territoire.

On peut toujours rétorquer que le rural n'est qu'un urbain qui habite à la campagne, ce dont rend compte le terme de rurbain, inventé à la fin des années soixante-dix (Bauer et Roux, 1976). Cette relation est devenue plus complexe, ou du moins on en reconnaît la complexité. Il se passe, dans ces campagnes, quelque chose d'autre que l'urbanisation telle qu'on l'a connue depuis la révolution urbaine. Ce quelque chose d'autre relève de l'habitabilité* et de la territorialité de populations qui revendiquent leur ruralité, mais vivent en métropolitains (Vanier, 2012).

Le métrorural se déplace beaucoup (en distance et en fréquence) et combine les pratiques urbaines du transport en commun et celles de l'automobilité, typique du rural. Le métrorural est quotidiennement en ville, et participe à son effervescence, mais se construit socialement dans « sa » campagne. Le métrorural occupe un logement dont la référence de conception est tout aussi bien urbaine (sinon la taille), mais qu'il investit de pratiques qu'on ne peut plus déployer en ville, en particulier des pratiques matérielles qui miment l'ancienne ruralité. Le métrorural mange comme n'importe quel citadin, mais il fait en sorte de perpétuer un minimum de rapports avec la production alimentaire, fussent-ils superfétatoires. Le métrorural vit au cœur de l'espace agricole, en frange de l'espace naturel et forestier, et s'identifie à ces espaces, mais les fréquente par les mêmes pratiques métropolitaines que les citadins des cœurs de villes.

Bien entendu, le métrorural n'est pas un et indivisible, pas davantage que l'urbain qu'il côtoie ou que le défunt rural. D'importantes différences sociales, culturelles, territoriales, générationnelles, traversent et travaillent la métroruralité (Bégout, 2013). C'est pour pouvoir mieux en rendre compte que ce néologisme est proposé.

Bibliographie

- Bauer G. & Roux J-M., 1976, *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris, Édition du Seuil, 192 p.
- Bégout B., 2013, *Suburbia*, Éditions inculte, 300 p.
- Bourdin A., 2012, «Le périurbain maudit ou sauvé», dans *Espaces et Sociétés* (148-149), p. 195-199.
- Mongin O., 2013, *La ville des flux, l'envers et l'endroit de la mondialisation urbaine*, Fayard, 527 p.
- Vanier M., 2012, « Campagnes pour tous ! », dans *Espace rural et projet spatial*, Guillot X.(dir.), Publications de l'Université de St-Etienne, 3, p. 32-40.
- Viard J., 2011, *Nouveau portrait de la France, la société des modes de vie*, éditions de l'aube, 199 p.

➡ Ère périurbaine (p. 99), Insularisme (p. 157), Métropolinisation (p. 190), Métropole (p. 194), Naturbanisation (p. 218), Périurbain (p. 250)

Périurbain

Martin VANIER

adj. (une commune périurbaine) devenu substantif (le/un périurbain) qui qualifie l'urbain généralisé hors des villes – Redéfinition.

Le périurbain désigne le résultat d'un processus (la périurbanisation), qu'il faut bien se donner les moyens de reconnaître dans ses formes spatiales et ses dimensions sociales, fonctionnelles, idéologiques, anthropologiques, etc., en prenant toutefois garde de ne pas les enfermer trop vite dans une catégorie – les substantiver donc – tant il est assuré qu'est périurbain ce qui est en devenir.

Le terme date en France des années 1960 et révèle la dissociation de plus en plus ample des divers lieux du quotidien (domicile, travail, etc.) d'une personne ou d'un ménage, à l'heure de la massification de l'automobile. Phénomène universel qui a pris d'autres noms ailleurs, en fonction des contextes sociétaux concernés : on parle d'anneaux suburbains aux États-Unis et d'aires métropolitaines au Royaume-Uni, puis de villes diffuses en Italie et d'entre-villes en Allemagne, etc.

En France, le périurbain a sa définition statistique (INSEE) qui permet de suivre la mesure dans le temps (actuellement près de 30 % de la population et plus du 2/5^{es} des communes), sur la base des migrations alternantes autour des pôles d'emploi. La généralisation du phénomène lui donne cependant des formes de moins en moins littéralement périurbaines : régions littorales ou de montagne résidentialisées, campagnes urbaines le long des grands et petits corridors de circulation, communes vécues comme rurales qui se redéveloppent même loin des villes, etc.

Pluriel, hybride (mi-ville, mi-campagne), déploré (ni ville, ni campagne), paradoxal (une dé-densification urbaine au départ qui produit bel et bien de la densification à l'arrivée), total (au sens où toutes les couches de la population sont concernées), le périurbain suscite depuis les années 1970 un débat passionné en sciences sociales (géographie, urbanisme, sociologie, sciences politiques, sciences de l'environnement, etc.) qui, comme toute

controverse, n'est pas toujours exempt de jugements de valeurs et d'engagements militants. C'est sans doute ce qui fait l'intérêt du sujet, mais il n'est pas nécessaire de dénoncer ou de défendre le périurbain pour essayer de le comprendre.

En bientôt quarante ans, cet effort de compréhension a évolué en fonction des grandes questions que rencontrait la société tout entière, ce qui fait des « études périurbaines » (forme française des *suburban studies*) un fragment des grandes problématiques de chaque époque.

Dans les années 1960-1970, c'est le changement social qui travaille les esprits. Il faut comprendre cette nouvelle société urbaine et industrielle qui émerge d'une vieille France, dont certains aspects, contextes ou logiques n'ont parfois guère changé depuis les années 1930. Le choc se concrétise dans ces zones rurales qu'on dit se « rurbaniser ». Les conflits d'usages y passionnent les observateurs, qui constatent l'émergence de nouveaux modes de vie sans parvenir à les apprécier encore pour ce qu'ils sont : des innovations sociétales.

Dans les années 1980-1990, on commence à s'inquiéter du désordre spatial que génère la périurbanisation, avec son cortège de bouleversements, au premier rang desquels la consommation du foncier agricole. En réalité, ces bouleversements sont bien plus anciens, mais l'alerte à l'étalement urbain a mis du temps à entrer dans les esprits (il n'a pas fini de les conquérir tous à ce jour), et la périurbanisation est encore régulièrement annoncée comme en voie d'essoufflement, à chaque recensement... ce que dément le suivant.

Les années 2000-2010 voient dans le périurbain le triomphe de la ville insoutenable, au moment où s'impose le modèle de la ville dense, compacte, résilience et inclusive. Le débat idéologique se fait plus vif entre les lecteurs d'une réalité considérée par eux comme un sous-urbanisme développé par une société à tendance fractionniste, et ceux qui commencent progressivement à porter attention au projet périurbain en tant que tel, comme réalité de fait produite par quarante ans et plus de dynamiques sociospatiales.

Ce débat scientifique et son soubassement politique, auront-ils permis à la société tout entière de mieux lire ce qu'elle était en

train de vivre, à chaque époque ? On peut parfois en douter lorsqu'on s'arrête au succès médiatique actuel du thème de la France périphérique et de la grande fracture dont elle serait l'objet, France périphérique dont les espaces périurbains seraient de forts contributeurs. Alors que la France périurbaine, telle que la statistique officielle permet de la saisir et de la décrire, est une France moyenne où se retrouvent, selon les lieux, à peu près toutes les catégories sociales et démographiques – en un peu plus jeune du fait du poids des familles avec enfants(s) – il reste de bon ton de présenter le périurbain comme une des grandes figures spatiales de la relégation et de la fragilité, dépendance automobile oblige. Le contraste n'a jamais été aussi fort entre le plébiscite social et son analyse scientifique.

Il est vrai que le problème de la définition, jamais surmonté, n'a guère permis de raffiner le discours sur le périurbain. L'approche de l'INSEE très urbano-centrée, par construction, gomme une part croissante du phénomène qui, comme on l'a dit, est de moins en moins *péri-* et de moins en moins urbain. Beaucoup d'études scientifiques proposent des typologies intéressantes, depuis plus de vingt ans déjà, qui ont cependant toutes le double inconvénient de la sophistication et d'une inévitable fixité.

Mais dans le même temps, on distingue désormais périurbanisation et étalement urbain. Le premier terme est plus global et intègre le second, mais peut aussi admettre des formes plus vertueuses que lui. L'étalement est amorphe, la périurbanisation invite les territoires dans des systèmes métropolisés larges. À partir de là, l'idée que les territoires périurbains ont eux aussi à développer un projet a fait son chemin. D'une certaine façon, la plupart des communautés de communes en sont l'expression. L'intercommunalité et la périurbanisation ont un rapport étroit, pour le meilleur et pour le pire.

Sur ces bases, tout sauf simples, on peut poser maintenant la question de l'habitabilité* et de la territorialité* du périurbain, en s'adossant aux approches relationnelles qui sont proposées pour ces deux entrées par ailleurs.

À quels rapports au monde le périurbain invite-t-il en général, qui rendrait de fait cet espace habitable ? Comment et

jusqu'à quel point ces rapports se contextualisent-ils par leur ancrage territorial ?

Comme on l'aura compris, une certaine école scientifique tend à évacuer ces deux questions, liées l'une à l'autre, du fait du regard foncièrement négatif qu'elle porte sur le phénomène périurbain : en tant qu'urbanisme de riverains isolés et introvertis, fuyant les intérêts communs plutôt que recherchant leur construction, le périurbain n'est ni réellement habitable, ni « territorialisable ». Pourtant, le réel résiste ! Le périurbain est de plus en plus massivement habité. On y naît et on y meurt tout comme ailleurs, on s'y attache, on s'y déploie, on y passe et on s'y projette autant qu'ailleurs. Peut-on, dès lors, caractériser ne serait-ce qu'à grands traits ce que sont l'habitabilité* et la territorialité* périurbaines ?

La grande prudence avec laquelle plusieurs générations de chercheurs ont exploré ces questions en choisissant de ne jamais généraliser leurs réponses milite sans doute en faveur d'une réponse nette : non, il n'y a pas d'habitabilité* et de territorialité* propres au périurbain, pour la bonne et simple raison qu'il n'y a pas réellement de catégorie spatiale ou sociale de ce nom.

Il existe, bien entendu, une multitude de situations périurbaines, dont on peut éclairer l'habitabilité* et la territorialité*, mais cette multitude ne s'unifie pas dans une catégorie qu'il s'agirait de reconnaître. Si tiers espace, pluriel, il y a, rien ne serait plus dangereux que de le réifier dans une strate stabilisée.

Car pour finir, ce qui caractérise malgré tout le mieux le périurbain, par conséquent son habitabilité* et sa territorialité*, c'est leur nature ontologiquement métamorphique. La ville change aussi, la campagne agricole et rurale de même, mais le périurbain mue et mute. Habiter le territoire de la mue est peut-être la seule caractéristique commune aux mille conditions qui font ce qu'on appelle sans trop s'embarrasser la périurbanisation.

Bibliographie

- Charmes É., 2011, *La ville émietlée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, Paris, Presses universitaires de France, 297 p.
- Drevelle M. & Emangard P.-H., 2015, *Atlas de la France périurbaine. Morphologie et desservabilité*, Economica, 224 p.

- Dubois-Taine G. & Chalas Y., 1997, *La ville émergente*, Paris, l'Aube, 285 p.
- Mangin D., 2004, *La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*, éd. de la Villette, 480 p.
- Roux E. & Vanier M., (dir.), 2011, *La Périurbanisation : problématiques et perspectives*, Paris, La Documentation française, 88 p.
- Sieverts T., 2004, *Entre-ville : une lecture de la Zwischenstadt*, Marseille, Éditions Parenthèses, 188 p.

➔ Entre-lieux (p. 96), Ère périurbaine (p. 99), Métropole (p. 194),
Paraurbanisation (p. 242)

Polarispersion

Martin VANIER

*n. f. (2019) procédant du collage des contraires que sont « polarisation »
et « dispersion » – Néologisme.*

La polarispersion est un phénomène de distribution dans l'espace au cours duquel la logique d'agglomération à une échelle s'accompagne de la logique contraire d'isotropie à l'échelle immédiatement englobante. De sorte que ce qui apparaît polarisé en soi participe en fait à une dispersion, dès qu'on le regarde dans une perspective plus large.

La polarispersion résulte du jeu permanent entre regroupement et écart, lui-même activé par un jeu plus fondamental encore entre établissement et circulation (Gottmann, 1952). Ces couples d'opposés sont vieux comme l'espace des sociétés qu'ils produisent dans une apparente contradiction, laquelle est en fait une combinaison de phénomènes à des échelles différentes. La combinaison entre polarisation et dispersion est à considérer dans la totalité de ses expressions : spatiale, mais aussi organisationnelle, fonctionnelle, politique, etc.

Durant les trente dernières années, le couple « polarisation / dispersion » s'est incarné dans la métropolisation : d'une part elle concentre et capitalise les facteurs de mondialisation dans un

nombre restreint de places, de l'autre elle diffuse les agents de cette concentration de plus en plus largement autour des pôles afin de surmonter la compétition spatiale qu'elle exacerbe dans toutes les localisations (habitat, services, équipements, entreprises), et pour intégrer dans le processus de nouvelles ressources territorialisées, dont les précieuses ressources des campagnes non urbanisées. Au total, telle un Janus, la métropolisation polarise et disperse.

Les systèmes spatiaux de la France iront-ils demain vers davantage de polarisation ou davantage de dispersion ? La doxa politiquement correcte est sans ambiguïté à cet égard, qui ne mise que sur le premier terme. Mais en même temps, la polarisation pour tous les territoires, à toutes les échelles, autrement dit le polycentrisme, c'est déjà un pas vers la dispersion. Toute la genèse de l'aménagement du territoire en France va dans ce sens, dans son effort durable de rééquilibrage et d'harmonie spatiale, référé à une occupation à peu près isotropique du pays. Un village tous les 4 ou 5 kilomètres, exceptionnellement plus ou moins, un chef-lieu tous les 20, une grande ville tous les 100, une métropole tous les 300 : polarisation ou dispersion ?

On aura beau se raconter que Janus regarde vers la polarisation (les pôles de tout ordre), et derrière vers la dispersion (le rural d'antan, la périurbanisation dégénérée d'aujourd'hui qu'il s'agirait de stopper), on devine que demain, tout continuera à s'agencer dans et par ce double moteur. Car au fond, qu'est-ce qui est véritablement devant, et qu'est-ce qui est véritablement derrière dans ce double processus (Vanier, 2009) ? Et qu'est-ce qui fait davantage société, et même cité ? « On aura compris que, à l'encontre du grand mythe contemporain de la proximité, du toujours « plus près de chez vous » que répète à longueur d'annonces la publicité, je crois, au contraire, au bénéfice de l'écart et de la distance. Car c'est seulement en rouvrant de l'écart et de la distance, que l'on peut faire surgir de l'autre [...]. Il faut de l'autre, donc à la fois de l'écart et de l'entre, pour promouvoir du commun. Car le commun n'est pas le semblable : il n'est pas le répétitif et l'uniforme, mais bien leur contraire [...]. Je ne dirai même pas que le commun s'obtient par dépassement des différences ;

mais plutôt qu'il ne se promeuve qu'à partir et qu'à travers des écarts, ces écarts générant de l'*entre*, ou s'effectivent le commun. Le commun politique, celui de la Cité, ne s'obtient également que par ce travail et à ce prix» (Jullien, 2012).

Dès lors, l'espace est-il toujours à considérer comme polarisé, au rythme du groupage / dégroupage des personnes, des biens, des informations? L'intérêt du néologisme n'est pas de renvoyer le réel à une indifférenciation magmatique où les contraires coexistent dans des formes molles parce que mixtes. Il est de reconnaître ces contraires au travail, en leurs échelles et dans leurs tensions, et d'introduire un doute stimulant dans les visions trop univoques de l'habitabilité* et de la territorialité* contemporaines.

Bibliographie

Gottmann J., 1952, *La politique des États et leur géographie*, Paris, CTHS, 261 p.

Jullien F., 2012, *L'écart et l'entre, leçon inaugurale de la chaire de l'altérité*, Paris, Galilée, 89 p.

Vanier M., 2009, « Campagnes périurbaines : la dispersion est-elle derrière nous? », *Revue POUR*, (199), p.183-187.

➡ Horizon (p. 143), Métropolisation (p. 190), Métropole (p. 194),
Nougat (p. 226), Périurbain (p. 250)

Scalabilité

Martin VANIER

n. f. (2019) issu de l'anglais scalability (to scale : changer d'échelle) utilisé par les informaticiens spécialistes des systèmes-réseaux – Néologisme.

La scalabilité est l'aptitude d'une personne ou d'une organisation non seulement à adapter ses capacités et compétences aux changements d'échelle qu'elle rencontre, mais aussi à les développer du fait de ces changements et à travers eux. C'est une des capacités individuelles ou collectives essentielles dans un monde de plus en plus multiscalaire.

Dans son vocabulaire d'origine, la scalabilité est la propriété d'un système informatique capable de s'adapter à un changement d'ordre de grandeur de la demande qui le sollicite, voire de développer ses performances face à une montée en charge. Dans le langage propre aux informaticiens des systèmes-réseaux, est dit « scalable » ce qui est à la fois extensif, évolutif et variable. Autant de qualités dont on peut explorer la traduction, pour les humains, dans le champ social et spatial de l'habitabilité* et de la territorialité*.

La « scale-habilité » des individus, et des collectifs qu'ils composent, précise et développe la sixième des « compétences élémentaires de spatialité » que propose Michel Lussault (Lussault, 2013) et qui sont dans l'ordre : la compétence métrique (discriminer le proche du lointain), la compétence d'emplacement,

la compétence de parcours, la compétence de franchissement, la compétence de découpage et de délimitation, et la compétence scalaire (discriminer le petit du grand). À partir de ces compétences élémentaires, la scalabilité est une méta-compétence consistant à les augmenter par des pratiques régulièrement multiscales. Ce qui revient à dire qu'il s'agit de l'aptitude des personnes et des collectifs à se mouvoir dans un monde spatial complexe, et même à tirer parti de cette complexité.

La scalabilité est une capacité (Sen, 2000) plus qu'une capacité : par exemple, la bi- ou multi-résidentialité est, certes, une question de capacités financières – à commencer pour les travailleurs saisonniers qui y sont contraints – mais celles-ci ne disent rien des aptitudes du ménage concerné à bien vivre sa polytopie (Stock, 2006) et à en tirer un bénéfice qui n'est pas la seule somme des divers avantages résidentiels. Étant entendu que ceux-ci ne se résument pas à la résidence proprement dite, mais s'étendent aux cadres dans laquelle la résidence (le logement) s'inscrit, à son environnement social, aux réseaux auxquels elle est connectée, aux accès auxquels elle autorise, etc.

Tout comme une réalité complexe n'est pas la somme de réalités simples, mais leur inclusion dans un système qui les met en relation, la scalabilité n'est pas le simple fait de pratiquer l'espace à diverses échelles – tout le monde est concerné – mais l'aisance qu'on développe dans leur mise en système via les pratiques qu'on y déploie. Dès lors, la scalabilité apparaît comme un nouveau et redoutable marqueur des inégalités sociales de spatialités, et, si on la considère comme une capacité collective (Vanier, 2010), comme un marqueur des inégalités territoriales dans la mondialisation (Veltz, 2012).

Le questionnement qu'ouvre la notion de scalabilité organise ensemble toute une série de problématiques anciennes ou plus récentes quant à l'espace anthropologique et l'espace sociologique. Il transgresse les approches hiérarchiques, qui s'imposent trop naturellement dès qu'on parle d'échelle, en dépassant l'emboîtement pour s'intéresser à la compétence d'articulation. Il explore une des compétences complexes essentielles de l'humain mobile.

Bibliographie

- Lussault M., 2013, *Lavènement du monde, essai sur l'habitation humaine de la Terre*, Seuil, 297 p.
- Sen A., 2000, *Repenser l'inégalité*, Seuil, 281 p.
- Stock M., 2006, « L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobile », disponible en ligne sur EspacesTemps.net.
- Vanier M., 2010, *Le pouvoir des territoires, essai sur l'interterritorialité*, Economica, coll. « Géographie », 160 p.
- Veltz P., 2012, *Paris, France, Monde, repenser l'économie par les territoires*, éditions de l'aube, 235 p.

➡ Métropolisation (p. 190), Polarispersion (p. 254), Territorialité (p. 300)

Webitacle

Martin VANIER

*n. m. (2019) composé à partir du mot « web » et du mot « habitacle »
– Néologisme.*

Le terme de webitacle désigne à la fois la « cabine » virtuelle à partir de laquelle l'internaute pilote ses différents accès et le lieu physique confiné où il tend à se replier pour se livrer à cette même activité.

Tout véhicule présente une partie spécialement destinée à son pilotage, un cockpit à partir duquel on peut commander son déplacement dans l'espace. Pour le web, cet espace immense dans lequel on passe désormais tant de temps, le véhicule est un petit écran connecté qu'on peut conserver sur soi. Embarquer dans ce véhicule ne nécessite pas un espace physique dédié. Cette fois, le véhicule est bien plus petit que son utilisateur, puisque le plus souvent il tient dans sa main. Quoi qu'il en soit, le terme vaut dans les deux sens, par exemple dans l'expression « sors de ton webitacle ! ». La profusion de l'offre des écrans (smartphones, PC, tablettes et bien d'autres supports demain) peut conduire aussi à organiser une sorte d'enveloppe informationnelle dans laquelle on entre en s'installant parmi ceux-ci, chez soi, au travail, en voiture ou dans n'importe quel lieu de passage. Le webitacle comprend donc à la fois l'individu et la sphère de ses instruments de communication, là où il se trouve.

En récréant de-ci de-là son webitacle, l'utilisateur embarque sur le web plusieurs fois par jour, y compris – et même surtout – lorsqu'il est déjà physiquement embarqué dans un autre véhicule classique. Ainsi, à l'automobile comme prolongement du logement, et son habitacle à tout faire, s'ajoute cet autre prolongement, partout déplaçable, du webitacle.

Car, qu'il soit virtuel (l'interface digitale et sonore qu'on tient dans sa poche) ou physique (un recoin du logement avec ses écrans), le webitacle présente les mêmes caractéristiques fondamentales que n'importe quel habitacle. Il génère les mêmes comportements humains pris dans des rapports d'intériorité/

extériorité : plus ou moins grande maîtrise, appropriation et ergonomie des interfaces de pilotage et autres commandes manuelles, visuelles et orales. Il ressort de l'observation des webitacles des gens un sentiment plus ou moins aigu d'un monde clos, personnel et puissant à partir duquel on navigue dans le monde extérieur des autres. Il s'agit donc là d'une expérience d'intimité précieuse bien que prise dans le mouvement, une accoutumance à la coquille protectrice (l'habitacle) grâce à laquelle on s'expose partout (le véhicule). De plus en plus, nous sommes suspendus à la quête compulsive de ce webitacle qui nous accueille et nous recueille n'importe où, dans n'importe quelle situation, comme pour tenter d'y échapper en se véhiculant ailleurs.

Tout comme l'automobile et son habitacle, objets de tant d'investissements et de transformations des codes de la vie en société depuis un siècle, le web et ses webitacles ont commencé à brouiller bien des repères de cette vie en société. L'intime de l'habitat se trouve projeté partout, aisément accessible à chaque instant du quotidien, mais terriblement transparent puisque presque rien ne vient matérialiser la bulle du webitacle. Le principe de coprésence, indispensable à la territorialité, se trouble : est-il bien là, devant moi, avec moi, cet individu discrètement branché (écouteurs, smartphone, demain hologrammes en tout lieu), ou bien est-il dans son webitacle ? Peut-on parler d'habitats et de territoires ou ne s'agit-il que de bulles éphémères présentes aussi bien dans les uns que dans les autres, exposant le dedans au dehors, ou fragmentant l'ici en ailleurs ?

Le webitacle ? Un défi à la territorialité* et à l'habitabilité*, défi accentué pour une société numérique qui ne « descendrait » plus de son ultime véhicule, le web.

Bibliographie

- Gibson W., 2001, *Neuromancien*, Paris, J'ai lu, Science fiction, 319 p.
Shirow M., 1989, *Ghost in the Shell*, Paris, Éditions Glénat, Tomes 1 et 2.
Wachowski A. et L., 1999, *Matrix*, Warner Bros, 130 p.

➔ Habitabilité (p. 130), Habitèle (p. 135), Sas socio-mobile (p. 278),
Territorialité-mobile (p. 309), Ubiquité (p. 320)

LES SANS MOTS DE L'HABITABILITÉ ET DE LA TERRITORIALITÉ

Sous la direction de **Marie-Christine FOURNY**
et **Romain LAJARGE**

100 mots – principalement des néologismes – pour réfléchir aux enjeux contemporains de l'habitabilité et de la territorialité. 100 mots malaxés, étirés, critiqués et reconstruits pour les faire muter à l'image des nouvelles réalités.

Dans cet abécédaire inédit, rigueur scientifique et ton délibérément humoristique sont associés pour proposer au lecteur un regard novateur et résolument actuel. Ces 100 nouveaux mots sont ceux dont les acteurs de l'aménagement et des territoires auront besoin pour penser l'action de demain et dont chacun pourra se saisir pour lancer un débat entre citoyens.

Sous la direction de **Marie-Christine Fourny**, professeure à l'université Grenoble Alpes, chercheuse à l'UMR Pacte et **Romain Lajarge**, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture de Grenoble, chercheur à AE&CC, ce sont près de quarante auteurs (architectes, urbanistes, géographes, anthropologues, sociolinguistes, etc.) qui ont participé à l'écriture de cet ouvrage.



 **Pacte**
Laboratoire de sciences sociales



ISBN 978-2-37747-079-2

Prix 20 €

9 782377 470792