

# Une ville géologisticienne

**Michel Lussault est spécialiste de géographie urbaine et travaille sur les représentations, les discours et la production de l'espace urbain. Il étudie également les acteurs de ces territoires. Dans ses ouvrages, il met en avant la volonté de refonder la géographie par rapport aux champs des sciences humaines. Il pose les fondements d'une théorie de l'espace et de la spatialité et montre comment cette approche permet de repenser totalement le phénomène urbain.**

**FM.** Pour commencer pouvez-vous m'en dire un peu plus sur l'émergence de ce néologisme que vous mettez en place, la géologistique ?

**ML.** Je suis frappé, comme tous les géographes qui interrogent la question de la mobilité ou de l'hyper-mobilité, par l'ensemble des techniques et des compétences nécessaires à un individu pour assurer sa mobilité. Elles deviennent de plus en plus complexes, subtiles et sophistiquées, compte tenu de l'importance prise dans la société par la mobilité. J'ai beaucoup travaillé sur les habitants périurbains et je suis convaincu que le constat est le même en Inde ou en Chine : ce sont des traits constants. On s'aperçoit alors de la nécessité de devenir un expert de la mobilité, au sens où la mobilité n'est plus « se déplacer d'un point A à B », mais est devenue une activité sociale globale. Elle couvre l'ensemble de l'aspect de la vie. Elle demande des capacités complexes, du capital social, des politiques culturelles... C'est une valeur de la vie urbaine. Être mobile, c'est être urbain, c'est une signature de l'urbanité. Je fais partie des chercheurs en sciences sociales qui considèrent les individus comme des acteurs de leur vie quotidienne. Prenez comme exemple une famille ayant deux enfants. Entre le foot, la musique, les loisirs, les courses (dans cet archétype français la mère est soumise), le travail, etc. C'est vertigineux, c'est l'équivalent d'une feuille de route de chauffeurs de logistique. Nous sommes des experts de la mobilité et, par extension, chacun d'entre nous est le logisticien de son existence spatiale et

**A geo-logistical city** Michel Lussault is an urban geography specialist and works on the portrayals, discourses and the production of the urban space. He also studies the active participants in these territories. In his publications, he highlights the will to re-establish geography in relation to the fields of the humanities. He is laying the foundations for a theory of space and spatiality and is showing how this approach helps us to rethink the urban phenomenon completely.

**FM.** To start with, can you tell me a little more about the emergence of the neologism you've coined, "geologistics" ?

**ML.** Like all geographers looking into the question of mobility or hyper-mobility, I'm struck by the series of techniques and skills which an individual needs for the purposes of his or her mobility. They're becoming increasingly complex, subtle and sophisticated, given the importance that mobility has taken on in society. I've done a great deal of work on the inhabitants of the areas around cities and I'm sure you'd find the same thing in India or China, these are constant traits. We can then see the need to become an expert in mobility, in the sense that mobility is no longer about "getting from A to B", but has become a total social activity, covering all aspects of life. It calls for complex abilities, social capital, cultural policies, etc. It is one of the values of urban life — being mobile means being urban, this is one of the signatures of the city-dweller. I'm one of a group of social science researchers who consider individuals as active participants in their own everyday lives. For instance, take a family with two children. What with football, music, leisure activities, shopping (in this French archetype the mother is submissive), work, etc. it's one hell of a ride, it's the equivalent of a road map for logistics drivers. We're experts in mobility and, by extension, each of us is the logistician of our own spatial existence and mobility. Each in our own way, this applies to us all, without introducing idioms. Indeed, it is not a matter of each of us withdrawing solely into our own sphere. What I like to show is that, like an expert, each active



**Phénakistiscope :**

Collez cette page sur un carton noir.  
Découpez le disque et les fentes.  
Plantez une épingle au centre, puis faites tourner,  
l'image face à un miroir  
et regardez par les fentes.

de sa mobilité. Nous le sommes tous, chacun à sa manière, sans la mise en place d’idiotismes. Il ne s’agit pas, en effet, ici de repli sur sa seule sphère. Ce que j’aime montrer, c’est que chaque acteur développe, comme un expert, ses propres atouts et visions, mais très largement en interaction avec les autres. Les pratiques de la mobilité sont des pratiques où se constitue une intersubjectivité. Vous êtes dans le bus, vous échangez rapidement avec les autres sur des tuyaux pour surpasser les difficultés liées aux grèves, par exemple ! La géologistique a à voir avec cette capacité que chaque acteur social possède quant à la maîtrise des savoirs et des compétences nécessaires à sa mobilité. C’est une analyse qui confronte, autour des côtés d’un carré, sa propre stratégie mobilitaire, celles des autres acteurs, le jeu des opérateurs et organisateurs de systèmes mobilitaires (le syndicat des transports, les pouvoirs publics, les grandes entreprises : SNCF, Air France, les lowcost, mais aussi les grèves, etc.) et les systèmes techniques qui permettent d’assurer techniquement les déplacements. La mobilité n’est plus seulement le déplacement, elle s’est inscrite dans un projet mobilitaire. Ce projet dans son ensemble, c’est de la géologistique.

**FM.** Vous disiez, à la suite de Françoise Choay, que la ville, dans sa forme traditionnelle, disparaît, qu’en est-il ?

**ML.** C’est un problème très délicat, mais vous avez raison d’en parler. Je développe l’idée qu’avec la ville qui disparaît, c’est l’ensemble des savoirs nécessaires à réguler la ville qui disparaît. Parce que nous vivons une phase où la ville disparaît et où l’urbain s’est imposé, il nous faut reconstituer un corpus de savoirs et de pratiques qui s’appuie sur nos acquis tout en les dépassant pour aborder la réalité des problèmes qui sont devant nous. L’urbanisme classique planificateur est épuisé, il ne sert plus à rien. L’architecture classique, les bons architectes le savent, ne sert plus à rien non plus. Je pense qu’il y a de nouveaux métiers qui s’imposent, en particulier ceux qui sont liés au design.

**FM.** Dans quelle mesure les métiers liés au design sont-ils de nature différente, peuvent-ils être complémentaires ?

**ML.** Ce sont davantage des métiers de la transaction, plutôt que des métiers de la substance. C’est-à-dire qu’ils essaient de prendre en compte que la pratique urbaine doit être longitudinale. L’architecture moderne, mécanique, analytique a provoqué un découpage de la vie humaine moderne. Mais aujourd’hui, pour les individus, le vécu c’est l’intégration en permanence de tout, à chaque instant. Aucun de nos actes n’est plus jamais séparé des autres. Le vécu est global. Les designers cherchent à penser et à travailler sur les liens. Ils pensent, non pas le découpage, mais plutôt les liens de la cohérence.

**FM.** Nous voyons apparaître de plus en plus de collectifs, de groupe de travail autour ou avec des designers, mais il est complexe de revendiquer une non-spécialisation au profit d’une malléabilité des connaissances.

**ML.** C’est la conjonction de coordination. Je suis très séduit par les travaux d’Ulrich Beck, auteur de *La Société du Risque*. Dans beaucoup de ses livres, nous sortons de la modernité car nous sortons du « ou ici ou ailleurs » que pensait Bourdieu. Je dirais que nous

participant develops his or her own assets and visions, although interacting very broadly with other people. Mobility-related practices are those in which a kind of inter-subjectivity is created. You’re on the bus, so you quickly swap ideas with other people on how to overcome problems linked to things such as strikes! Geologistics has to do with this ability which each social participant has with regard to the mastery of the knowledge and skills required for his or her mobility. It’s an analysis which produces a face-off, around the sides of a square, between our own mobility-based strategy, those of the other participants, the interplay of the operators and organisers of mobility-based systems (the transport workers’ union, the public authorities, major companies such as the French railway company SNCF, Air France, low-cost airlines, but also strikes, etc.) and the technical systems which allow journeys technically to be made. Mobility is about far more than the journey, it is part of a mobility-based project and this project as a whole is what I call “geologistics”.

**FM.** Following on from Françoise Choay, you used to say that the city, in its traditional form, is disappearing – what’s this all about ?

**ML.** This is a very delicate problem, but you’re right to bring it up. I’m developing the idea that, with the disappearing city, it’s all of the knowledge needed to regulate a city that’s disappearing. Because we’re living in a phase in which the city is disappearing and in which urban life has become established, we need to rebuild a body of knowledge and practices based upon what we’ve learned although at the same time going beyond this in order to tackle the actual problems we’re currently facing. The conventional urban planning model is exhausted, it’s no longer any use at all. As all good architects know, conventional architecture is no longer any use either. So I think we need new professions, especially those related to design.

**FM.** To what extent are the design-related professions different, can they be complementary ?

**ML.** It’s more the professions of transaction rather than the professions of substance. In other words they try to take on board the fact that urban practice should be longitudinal. Modern, mechanical, analytical architecture has led to a carving up of modern human life but now, for individuals, experience is the constant integration of everything, all of the time. No longer can any of our actions be separated from the others – experience covers everything. Designers try to think about and work on the links, they think about the links providing coherence rather than about the carving up.

**FM.** We’re seeing the appearance of increasing numbers of collectives and workgroups based around or with designers, but laying claim to a non-specialisation in favour of a malleability of knowledge is a complex matter.

**ML.** It’s the conjunction of coordination. The work of Ulrich Beck, the author of *The Risk Society* really appeals to me. In a lot of his books, we’re coming out of modernity because we’re coming out of the idea of “either here or somewhere else” that Bourdieu thought about. I’d say we’re in a “hyper” rather than a “post” modernity, in French “post” simply means “after”. However, we’ve gone beyond this and have actually reached another stage : we’ve entered the “both one thing and another”, the era of the conjunction of

sommes dans une « hyper » modernité, plutôt que « post », qui en français ne signifie qu’ « après ». Or nous sommes au-delà, à un stade autre en réalité. Nous sommes entrés dans le « et, et », l’ère de la conjonction de coordination. Pour un individu, il est très important de gérer cela. Le débat autour de l’identité nationale remet en question la possibilité d’être « et, et » or la culture sociale collective s’est constituée dans l’appartenance particulière. Je refuse la culture scientifique en silo, je la trouve stérilisante pour l’esprit. Je suis deleuzien, c’est-à-dire en faveur des cultures en plateaux, des choses qui sont connectées. Mais vous avez raison, c’est un dur combat, un combat de tous les instants que de militer pour cette ouverture. Mais il nous faut militer pour la formation de ces plateaux de connaissances. Je ne parle pas d’interdisciplinarité, je ne veux plus parler de disciplines. Je ne veux pas m’engager dans la défense de disciplines, je parle de connaissances, de savoirs, en plateaux. Les disciplines, ce sont des discours mortifères qui, par la police et la norme disciplinaire, sclérosent les potentiels. La fin des disciplines est le seul avenir possible car la vie sociale, elle est en plateau ! Une des raisons pour lesquelles j’ai travaillé sur le projet du Grand Paris est que les équipes devaient être des équipes hybrides, extrêmement ouvertes : des artistes, urbanistes, designers, etc. Toutes n’ont pas joué le jeu, mais ce sont les équipes les plus hybrides qui ont produit les réflexions les plus intéressantes. Ce qui est dommage, c’est que les commanditaires sont revenus très vite à ces vieilles pratiques de définition de projet : des lots, de l’allotissement, un découpage, c’est un problème politique et culturel de fond. Ce qu’il faudrait, pour les jeunes designers, c’est rester dans le champ de l’expérimentation concrète, il vous faut trouver ces terrains sur lesquels vous allez pouvoir agir ; se saisir de certaines situations sociales et faire réaliser des choses. Les terrains bons à prendre sont les terrains de la controverse ! Je pousse les jeunes architectes-urbanistes-designers à essayer de trouver des portes d’entrées, à pousser les murs. Nous avons besoin d’une pensée radicale. Les radicalismes sont souvent très tristes. Il nous faut une nouvelle pensée qui soit alerte, tonique, décapante. Une pensée qui va ouvrir sur l’extraordinaire, utiliser l’énergie des groupes sociaux. Il faut faire vivre gaiement les concepts. Provoquer, c’est sortir de l’univoque, c’est produire de la pensée neuve difficile et non consensuelle !

Le nœud du problème de l’urbain, c’est la médiocrité de la maîtrise d’ouvrage ordinaire, elle rabat tout sur des objectifs médiocres. Ce qui n’est pas le cas uniquement dans le public, mais également dans le privé. En Scandinavie, en Asie et en Amérique du Nord, il existe un certain développement communautaire. Des choses sont faites, en travaillant la relation entre les expertises. Malheureusement, nous sommes caractérisés par notre amour du conservatisme, qui nous pousse à reproduire les mêmes pratiques. Cela dit, des exceptions voient le jour et laissent croire en d’éventuels changements de paradigme. La Cité du design en est une, par ces actions, ces interventions. C’est une bataille de tous les instants, il nous faut continuer à travailler sur la mise en place de terrains de connaissances en plateau, et pas uniquement en ce qui concerne la mobilité, car c’est le meilleur moyen de penser la mobilité de demain et nos sociétés.

coordination. It’s very important for an individual to manage that. The debate about national identity calls into question the possibility of being “both one thing and another”, however the collective social culture has established itself in the private sense of belonging. I reject the scientific culture in silos, I feel that it sterilises the mind/spirit. I’m a Deleuzian, in other words I’m in favour of cultures on various levels, of things that are connected but you’re right, it’s a tough battle, a constant battle campaigning for this open-mindedness. Even so, we’ve got to campaign for the formation of these levels of knowledge. I’m not talking about interdisciplinarity – I don’t want to talk about disciplines any more. I don’t want to get involved in defending disciplines ; I’m talking about knowledge on various levels. Disciplines are a mortiferous discourse which, through the police and disciplinary standards, fossilise potential. The end of disciplines is the only possible future because social life has levelled out ! One of the reasons why I worked on the Grand Paris project is because the teams had to be hybrid and extremely open-minded : artists, urban planners, designers, etc. They didn’t all play the game, but it’s been the most hybrid teams which have produced the most interesting ideas. It’s a shame that the project sponsors soon returned to the old ways of planning a project : lots, parcelling things up, carving them up... this is an underlying political and cultural problem. What young designers need is to remain in the field of specific experimentation, you need to find the fields in which you’ll be able to operate ; grab certain social situations and get things done. The right fields to grab are the controversial ones ! I encourage young architects, urban planners and designers to try and find a way in, to push at the walls. We need radical thinking and radicalism can often be a very sad thing. We need a new way of thinking which is alert, invigorating and stimulating, and which will be open to the extraordinary, to using the energy of social groups. We need to bring concepts cheerfully to life. Provocation means getting away from the unequivocal, it means producing difficult, non-consensual new thinking !

The nub of the problem of urban life is the mediocrity of ordinary project management – it reduces everything to mediocre targets. This isn’t only the case in the public sector ; you’ll come across it in the private sector as well. In Scandinavia, Asia and North America there’s a certain kind of community development. Things get done, with various experts working together but unfortunately we’re characterised by our love of conservatism, which drives us to keep on reproducing the same ways of doing things. Having said that, we do sometimes see exceptions which suggest we might still eventually hope to see changes to the paradigm. The Cité du Design is one of these, through these initiatives and this work. It’s a constant battle, we need to carry on working on introducing fields of knowledge on a plateau, and not just as far as mobility is concerned, because this is the best way of thinking about the mobility and society of the future.