



Mimi Sheller*

*Assurer une
mobilité durable
et juste
Creating
Sustainable
Mobility and
Mobility Justice*

* Professeure de sociologie et directrice du Center for Mobilities Research and Policy, université de Drexel, États-Unis.
Professor of sociology and Director of the Center for Mobilities Research and Policy, Drexel University, USA.

Ce texte traite de la double transition qui devrait conduire à une mobilité durable et juste. Le concept de durabilité s'appuie en général sur trois piliers : l'écologie, l'économie et le social. Les infrastructures de transport ont un impact à la fois dans le champ éco-climatologique (par exemple, l'empreinte « carbone », les émissions de gaz à effet de serre, la destruction de l'habitat) et dans le champ socio-économique (par exemple, l'équité, la démocratie, le développement économique). Le terme de « mobilité juste » met en lumière les inégalités structurelles de classes et de races dans le domaine de la motilité – définie comme le potentiel de mobilité – qui est un déterminant de ces deux droits humains fondamentaux que sont l'accès à la mobilité et la libre détermination de ses déplacements. Mobilité durable et mobilité juste sont interdépendantes et toutes deux essentielles à la capacité d'adaptation future des corridors de transport. Du fait de la domination actuelle du système de mobilité automobile, la transition complète ne pourra avoir lieu que lorsque nous aurons simultanément résolu les problèmes d'inégalités sociales qui alimentent la non-durabilité du système actuel et commencé à promouvoir une mobilité juste, partie intégrante de la durabilité. Cette double transition est nécessaire pour favoriser la résilience face au changement climatique et aux catastrophes¹.

1. Graham (S.), *Disrupted Cities: When Infrastructure Fails*, London & New York, Routledge, 2009.

2. Graham (S.), Marvin (S.), *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, London & New York, Routledge, 2001.

This text focuses on the twin transition toward environmentally sustainable mobility and mobility justice. The concept of sustainability generally encompasses three pillars: ecological, economic, and social. Transport infrastructures have an impact both on the climatological arena (e.g. “carbon” footprint, greenhouse gas emissions, habitat destruction) and on the socio-economic arena (e.g. equity, democracy, economic development). The term “mobility justice” highlights the structurally distributed class and racial inequalities in motility—defined as the potential for mobility—which is a determinant of the fundamental human rights of mobility access and self-determination of movement. Both sustainable mobility and mobility justice are crucial to the resiliency of transportation corridors in the future, and the two are interconnected. A full transition away from the currently dominant automobility system will only take place when we simultaneously address the issues of social inequality that underpin the *un*-sustainability of the current system, and begin to promote mobility justice as integral to sustainability. Such a double transition is necessary to promote resilience in the face of climate change and disasters.¹

1. Graham (S.) (ed.), *Disrupted Cities: When Infrastructure Fails*, London & New York, Routledge, 2009.

2. Graham (S.), Marvin (S.), *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, London & New York, Routledge, 2001.

Un des éléments-clés de toute intervention et expérimentation active est de s'efforcer de créer et de mettre en œuvre des systèmes de mobilité plus durables afin de remplacer le système de mobilité automobile dominant actuellement. Celui-ci repose largement sur le moteur à combustion interne, qui génère des gaz à effet de serre, sur la propriété privée des véhicules, qui contribue à l'étalement urbain, et sur le financement public des routes, qui ajoute au désinvestissement dans les systèmes de transports publics. Parallèlement, il faut prendre en compte les injustices créées par des systèmes de mobilité inégalitaires, qui font éclater la ville, déterminent la manière de se déplacer (comment, quand et où), physiquement ou non, et donnent accès à certains, tandis que d'autres sont laissés de côté². L'enjeu sociétal consiste à organiser une transition démocratique vers un système de mobilité à la fois plus respectueux de l'environnement et à offrir une mobilité socialement juste et équitable, face aux menaces latentes que sont le réchauffement global, les modèles d'évolutions extrêmes du climat et les turbulences économiques et politiques, ainsi que nous l'avons récemment constaté dans les pays producteurs de pétrole du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord.

One key arena of active intervention and experimentation is the effort to create and implement more sustainable mobility systems to replace the dominant system of automobility (based largely on internal-combustion engines that generate greenhouse gases, private vehicle ownership that contributes to suburban sprawl and publicly subsidized roads that contribute to disinvestment in public transit systems). In parallel to this, there is also a strong critique of the injustices of uneven mobility systems, which splinter cities and channel how, when, and where people (and information) are able (or not) to move, creating tunneling effects in which some gain access while others are bypassed.² The societal challenge consists in democratically transitioning towards both an environmentally friendly mobility system, and a socially just and equitable provision of mobility, in the face of looming threats, such as global warming, extreme weather patterns, and economic and political turbulence as we have recently seen in the oil-producing nations of the Middle East and North Africa.

Modern transport systems remain overwhelmingly dependent on oil whether in the form of gasoline, diesel, or aviation fuel, and are major contributors to greenhouse gases and, hence, global climate change.

Les systèmes modernes de transport restent tributaires, de façon écrasante, du pétrole, qu'il soit sous forme d'essence, de diesel ou de kérosène, et sont des contributeurs majeurs à la formation de gaz à effet de serre et par là au changement climatique global. À elles seules, les automobiles consomment 9 % de l'énergie totale et 20 % du pétrole utilisé dans les pays de l'OCDE.

La proportion est encore plus forte aux États-Unis³, où, que ce soit pour la propriété de véhicules, les kilomètres parcourus quotidiennement ou le temps consacré au transport, les taux de croissance continuent à augmenter, à l'exception d'une brève diminution au cours de la récession récente. Les Américains « conduisent près d'un tiers des voitures circulant dans le monde et produisent près de la moitié des émissions de CO₂ liées aux transports », ce qui n'est possible que par leur monopolisation des ressources mondiales⁴. L'amélioration de 50 % de l'efficacité des moteurs n'a pas réduit l'utilisation du pétrole, mais au contraire « la plus grande partie du potentiel d'économies de carburant a été absorbée par l'augmentation générale de la puissance des moteurs et du poids des véhicules, en particulier aux États-Unis⁵ ».

Automobiles alone use 9% of total energy and 20% of the oil used in OECD countries, with even higher shares in the USA.³ In the United States the rate of growth in vehicle ownership, miles traveled per day, and time spent traveling continues to increase, aside from a brief dip during the recent recession. The USA “drives almost a third of the world's cars and produces nearly half of the world's transport-related carbon emissions”, which is only possible through monopolization of the world's resources.⁴ Improvements of 50% in the efficiency of engines have not gone towards reducing intensity of fuel consumption, but instead “most of the potential fuel savings were negated by overall increased power and weight, particularly in the US.”⁵

Improvements in bicycling infrastructure or public transit remain marginal to the overall built environment of most American cities, even if a higher percentage of people make use of them. Developments in “green” transportation tend to shore up the existing system of automobility by offering cleaner vehicles for the private consumer market. Roads and highways dominate the built landscape in the USA, and the over-arching mobility culture remains one in which automobility is normalized as freedom, and associated with wealth, privilege, and

3. Schipper (L.), «Automobile use, fuel economy and CO₂ emissions in industrialized countries: Encouraging trends through 2008?», *Transport Policy* (doi:10.1016/j.tranpol.2010.10.011), 2010.
4. Elliot (A.), Urry (J.), *Mobile Lives*, London & New York, Routledge, 2010.
5. Schipper (L.), *op. cit.*

3. Schipper (L.), “Automobile use, fuel economy and CO₂ emissions in industrialized countries: Encouraging trends through 2008?”, *Transport Policy* (doi:10.1016/j.tranpol.2010.10.011), 2010.
4. Elliot (A.), Urry (J.), *Mobile Lives*, London & New York, Routledge, 2010.
5. Schipper (L.), *op. cit.*

6. Sheller (M.), «Mobility, Freedom and Place», in Bergmann (S.), Sager (T.), *The Ethics of Mobilities: Rethinking Place, Exclusion, Freedom and Environment*, Aldershot, Ashgate, 2008, p. 25-38.
7. Freudendal-Pedersen (M.), *Mobility in Daily Life: Between Freedom and Unfreedom*, Farnham, UK & Burlington, VT, Ashgate, 2009.
8. Amin (A.), Thrift (N.), «Cities: Reimagining the Urban», *Polity*, Cambridge, 2002, p. 26.

6. Sheller (M.), “Mobility, Freedom and Place”, in Bergmann (S.), Sager (T.) (eds) *The Ethics of Mobilities: Rethinking Place, Exclusion, Freedom and Environment*, Aldershot, Ashgate, 2008, pp. 25-38., 2008
7. Freudendal-Pedersen (M.), *Mobility in Daily Life: Between Freedom and Unfreedom*, Farnham, UK & Burlington, VT, Ashgate, 2009.
8. Amin (A.), Thrift (N.), “Cities: Reimagining, the Urban,” *Polity*, Cambridge, 2002, p. 26.
9. Elliot (A.), Urry (J.), *op. cit.*, pp. 10-11

Dans la plupart des villes américaines, les améliorations apportées aux infrastructures réservées aux vélos ou aux transports publics restent marginales par rapport à celles concernant l'environnement bâti, même si la proportion de gens qui les utilisent s'accroît. Les développements récents observés dans les transports « verts » tendent à renforcer le système de mobilité automobile existant en offrant des véhicules plus propres au consommateur privé. Aux États-Unis, les routes et les autoroutes sont omniprésentes dans le paysage construit, et la culture dominante reste celle d'une automobilité, symbole de liberté associé à la richesse et aux privilèges⁶. La simple insertion d'un peu plus de transports publics, de quelques pistes cyclables et de quelques véhicules électriques ne contribue ni au changement ni à la transformation des pratiques actuelles d'automobilité, car ces mesures ne remettent en cause ni la culture d'autonomie sous-jacente à la mobilité, ni les relations sociales et spatiales promues par celle-ci, ni le discours culturel qui fait rimer mobilité personnelle avec liberté⁷.

Les mobilités ne sont jamais libres ni sans entraves, mais marquées par « toute une série de règles, de conventions et d'institutions de régulation et de contrôle [...] un réseau systématisé »⁸. Le combat pour une mobilité juste, pour l'équité dans les transports et pour la distribution d'un

ideas of freedom.⁶ Simply inserting more public transit, a few bike lanes, and some electric vehicles into existing patterns of automobility actually resists transformative change because it leaves unchallenged the underlying culture of autonomous mobility, the spatial and social relations formed by automobility, and the cultural discourses that equate personal mobility with freedom.⁷

Mobilities are never free and unfettered, but are striated by “a whole series of rules, conventions and institutions of regulation and control... a systematized network.”⁸ The struggle for mobility justice, for transport equity, and for the distribution of “network capital” will all be central to any future transitions towards sustainability. Elliott and Urry describe network capital as a combination of capacities to be mobile, including appropriate documents, money and qualifications; access to networks at-a-distance; physical capacities for movement; location-free information and contact points; access to communication devices and secure meeting places; access to vehicles and infrastructures; and time and other resources for coordination.⁹

In this respect “motility” can be defined as “the manner in which an individual or group appropriates the field of possibilities relative to

« capital de réseau » sera essentiel dans toute transition future vers la durabilité. Elliott et Urry décrivent ce capital de réseau comme une combinaison de capacités à être mobile, qui inclut également les papiers appropriés, l'argent, les qualifications, l'accès à des réseaux éloignés, la capacité physique à se déplacer, l'information indépendante du lieu, des points de contact, l'accès à des dispositifs de communication et à des lieux de rencontre sûrs, l'accès aux véhicules et aux infrastructures, ainsi que le temps et autres ressources nécessaires pour se coordonner⁹.

À cet égard, la « motilité » peut se définir comme « la manière par laquelle un individu ou un groupe s'approprie le champ des possibilités relatives au mouvement et les utilise¹⁰ ». Il est par ailleurs possible de conceptualiser la motilité comme la distribution inégale des capacités et des compétences à être mobile, en relation avec les affordances physiques, sociales et politiques, sans compter le rôle crucial des structures légales qui régulent les conditions de qui, ou quoi, peut, ou ne peut pas, être mobile. Ainsi la mobilité est « différenciée » et inégalement mise en œuvre à travers des processus pénétrés de dispositifs de pouvoir social, culturel, économique, politique et géographique¹¹.

Il existe, par exemple, des « mobilités de genre¹² » qui recouvrent

9. Elliot (A.), Urry (J.), *op. cit.*, p. 10-11
 10. Kaufmann (V.), Montulet (B.), « Between Social and Spatial Mobilities: The Issue of Social Fluidity », in Canzler (W.), Kaufmann (V.), S. Kesselring (S.) (eds), *Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective*, Farnham & Burlington, Ashgate, 2008, p. 37-56.
 11. Hannam (K.), Sheller (M.), Urry (J.), « Mobilities, Immobilities, and Moorings », *Mobilities*, 1, 1-22, 2006.
 Cresswell (T.) *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, New York & London, Routledge, 2006.

10. Kaufmann (V.), Montulet (B.), "Between Social and Spatial Mobilities: The Issue of Social Fluidity", in Canzler (W.), Kaufmann (V.), S. Kesselring (S.) (eds) *Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective*, Farnham & Burlington, Ashgate, 2008, p. 37-56.
 11. Hannam (K.), Sheller (M.), Urry (J.), "Mobilities, Immobilities, and Moorings", *Mobilities* 1, 1, 1-22, 2006.
 Cresswell (T.) (2006) *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, New York & London, Routledge, 2006.
 12. Uteng (T.P.), Cresswell (T.), (eds) (2008) *Gendered*

12. Uteng (T.P.), Cresswell (T.), *Gendered Mobilities*. Aldershot, Ashgate, 2008.
 13. Gilroy (P.), « Driving While Black », in Miller (D.) (ed.), *Car Cultures*, Oxford & New York, Berg, 2001, p. 81-104.
 Mitchell (D.), *The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space*, New York, Guilford Press, 2003.
 Cresswell (T.), *op.cit.*, Seiler (C.), « So That We as a Race Might Have Something Authentic to Travel, by » in « African American Automobility and Cold War Liberalism », *American Quarterly*, 58, no. 4, 2006, p. 1091-1117.

- Mobilities*. Aldershot, Ashgate, 2008.
 13. Gilroy (P.), "Driving While Black" in, Miller (D.) (ed.), *Car Cultures*, Oxford & New York, Berg, p. 81-104, 2001.
 Mitchell (D.), *The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space*, New York, Guilford Press, 2003.
 Cresswell (T.), *op.cit.*
 Seiler (C.), "So That We as a Race Might Have Something Authentic to Travel, by": "African American Automobility and Cold War Liberalism", *American Quarterly*, 58, no. 4, p. 1091-1117, 2006.
 14. Bullard (R.), Johnson (G.), *Just Transportation, Dismantling Race and*

non seulement les pratiques discriminatoires limitant explicitement la mobilité des femmes, mais aussi des discours et des politiques de réseaux qui peuvent, sans le vouloir, négliger les besoins féminins. L'âge compte également, puisqu'aussi bien les jeunes que les personnes âgées sont exclus de nombreux espaces de « liberté » automobile. Les inégalités de classe et raciales sont un autre axe crucial dans la différenciation du capital de réseau. Elles proviennent de la longue histoire américaine des discriminations raciales et sociales dans l'accès aux droits et libertés de se déplacer qui remontent aux débuts de l'âge de l'automobile¹³. Que ce soit pour la liberté de se déplacer ou, à l'inverse, le droit de vivre sur place, la race et la classe sociale d'origine ont joué un rôle essentiel sur les différents types de motilité. Si la ségrégation des années 1950 pratiquée dans les bus, les tramways, les restaurants et les motels est désormais interdite par la loi, la race et la classe d'origine restent fortement corrélées au capital de réseau, lui-même fortement différencié, que ce soit pour l'obtention des papiers (permis de conduire, passeport, droit à résidence), la possession d'un véhicule privé, l'accès aux infrastructures de qualité ou la maîtrise temporelle et cognitive des déplacements complexes. Il existe une littérature dans

racial and class distinctions remain strongly correlated with low network capital, including access to legal documents (driver's licenses, passports, residency rights), private vehicles and premium infrastructure, and the time and means of complex coordination. There is an existing literature within the field of transportation equity that has highlighted the inequitable race and class distribution of transport access,¹⁴ creating what Cresswell calls the "mobility poor". But it is also crucial to recognize that such inequity fundamentally supports the ecological unsustainability of automobility in the USA.

Theorizing the relation between sustainability and mobility justice, then, requires recognizing that not just the built environment, but also the cultural landscape is deeply enlaced with practices of driving and dispositions toward automobility. Car cultures build on patterns of kinship, sociability, habitation, and employment, all of which are realized in particular built environments and institutional environments that are not easy to change.¹⁵ These geographies are not just physically stable, but also emotionally embedded in forms of familial life and racial coding, such as fear of the public transit system that goes through poor, black neighborhoods. This goes hand-in-hand with

movement and uses them."¹⁰ Here one can also begin to conceptualize motility as the uneven distribution of capacities and competencies to be mobile, in relation to the surrounding physical, social, and political affordances for movement (along with the legal structures regulating who or what can and cannot move being crucial). Thus mobility is "differentiated" and unevenly enacted in processes imbued with social, cultural, economic, political, and geographical power.¹¹

For example there are "gendered mobilities"¹², which encompass not only discriminatory practices that explicitly circumscribe women's mobility, but also discourses and policy networks that may inadvertently overlook women's needs. Age also matters, as both the young and the elderly are excluded from many spaces of automobile "freedom". Racial and class inequalities are another crucial axis for the differentiation of network capital, arising out of a long history in the USA of racial and class discrimination in mobility rights and freedoms, which have carried over into the age of automobility.¹³ Whether dealing with the freedom to move, or the right to stay in place, race and class have been crucial to differentiations of motility. While the segregated buses, street cars, restaurants, and motels of the 1950s have been outlawed,

le domaine de l'équité dans les transports qui a mis en lumière la distribution inégalitaire de l'accès aux transports en fonction de la race et de la classe d'appartenance¹⁴, créant ce que Cresswell appelle « des pauvres en mobilité ». Mais il est également crucial de reconnaître qu'une telle iniquité participe fondamentalement à la non-durabilité écologique de l'automobilité aux États-Unis.

Théoriser la relation entre durabilité et mobilité juste requiert donc de reconnaître que ce n'est pas seulement l'environnement construit, mais aussi le paysage culturel, qui se trouve profondément lié aux pratiques de conduite et aux dispositions en faveur de l'automobilité. La culture de l'automobile est édifée sur des modèles de proximité, de sociabilité, d'habitat et d'emploi, qui se manifestent tous dans des environnements construits particuliers et des environnements institutionnels peu faciles à modifier¹⁵. Ces géographies ne sont pas seulement physiquement stables, mais encore émotionnellement incrustées dans les formes de la vie familiale et les codes raciaux, comme la peur des systèmes de transports publics qui traversent les quartiers noirs et pauvres. Cela s'accompagne de la désaffection, du désaveu ou de la critique d'autres moyens de mobilité, jugés moins désirables (comme le

a disabling, disavowal, or disparagement of other less-desirable means of mobility (like the public bus system) which do not fit the cultural imagination of the dominant system.¹⁶ Although the introduction of alternative mobilities might help to promote sustainability, it is only in a very limited sense if not coupled with wider reconfigurations of the landscapes and discourses that shape the built environment and socio-cultural practices.

Transport choices are part of embodied sensibilities that are socially and culturally embedded in familial and sociable practices of car use, bike use, or transit use, including: 1) the creation of ghettos with limited means of mobility versus privileged areas only accessible by car; and 2) the privileging of practices of automobility over other forms of mobility. Bike-riding, for example, has been marginalized in the USA, and cyclists are often subjected to derision and even violence by car drivers on American roads. Zack Furness argues that “the postwar redevelopment of the United States was problematic not only because it helped transform the metropolis into an *autopolis* but also because simultaneously it facilitated mass suburbanization at home and the geopolitical policies necessary to ensure steady supplies of oil from

14. Bullard (R.), Johnson (G.), *Just Transportation: Dismantling Race and Class Barriers to Mobility*, Gabriola Island, BC, New Society Publishers, 1997. Bullard (R.), Johnson (G.), Torres (A.), « Dismantling Transportation Apartheid: The Quest for Equity », in Bullard (R.), Johnson (G.), Torres (A.), *Sprawl City*, Washington DC, Island Press, 2000, p. 39-68. Bullard (R.), Johnson (G.), Torres (A.), *Highway Robbery: Transportation Racism and New Routes to Equity*, Cambridge, South End Press, 2004.
15. Sheller (M.) « Automotive emotions: feeling the car », *Theory, Culture and Society*, 21 (4/5), 2004, p. 221-242.

- Class Barriers to Mobility*, Gabriola Island, BC, New Society Publishers, 1997. Bullard (R.), Johnson (G.), Torres (A.), “Dismantling Transportation Apartheid: The Quest for Equity” in, Bullard (R.), Johnson (G.), Torres (A.), (eds) *Sprawl City*, Washington, DC, Island Press, 2000, p 39-68. Bullard (R.), Johnson (G.), Torres (A.), *Highway Robbery: Transportation Racism and New Routes to Equity*, Cambridge, South End Press, 2004.
15. Sheller (M.) “Automotive emotions: feeling the car”, *Theory, Culture and Society*, 21(4/5), p. 221-242, 2004.
16. Jain (S.L.), “Urban

- Violence: Luxury in Made Space”, in Sheller (M.), Urry (J.), *Mobile Technologies of the City*, London & New York, Routledge, 2006.
17. Furness (Z.), *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*, Philadelphia, Temple University Press, 2010, p. 52.

- Violence: Luxury in Made Space*”, in Sheller (M.), Urry (J.) (eds) *Mobile Technologies of the City*, London & New York, Routledge, 2006.
17. Furness (Z.), *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*, Philadelphia, Temple University Press, p. 52, 2010.
18. Graham (S.), 2009, *op. cit.*

réseau de bus publics) et non adaptés à l'imaginaire culturel du système dominant¹⁶. Bien que l'introduction de mobilités alternatives puisse contribuer à promouvoir la durabilité, ces effets seront limités, sauf à les coupler à des reconfigurations plus vastes des paysages et des discours qui forment l'environnement bâti et les pratiques socioculturelles.

Les choix de transport relèvent de sensibilités incarnées qui appartiennent socialement et culturellement à des pratiques familiales et sociales d'utilisation de la voiture, du vélo et des transports publics, qui entraînent la création de ghettos à moyens de déplacement limités face à ceux des zones privilégiées, uniquement accessibles en voiture, et favorisent les pratiques d'automobilité par rapport à d'autres formes de mobilité. La bicyclette, par exemple, a été marginalisée aux États-Unis, et les cyclistes sont souvent l'objet de dérision et même de violences de la part de conducteurs de voitures sur la route. Zack Furness explique que « le redéveloppement des États-Unis pendant la période de l'après-guerre s'est révélé problématique, non seulement parce qu'il a contribué à transformer la métropole en autopolis, mais aussi parce qu'il a simultanément encouragé une périurbanisation de masse et les géopolitiques nécessaires pour assurer un approvisionnement régulier en pétrole de l'étranger¹⁷ ».

abroad”.¹⁷ Mass suburbanization not only laid the groundwork for the current oil-dependence and unsustainability of automobility, but also created patterns of racialization and ghettoization that have been detrimental to the mobility rights and freedoms of African Americans and various immigrant communities who settled in US urban centers.

While the growing promotion of “complete streets”, Transit Oriented Development, and “livable cities”* in the USA combines elements of both sustainability and transport equity, transport planning must also grapple with wider socio-technical transformations that are challenging the infrastructures of the 20th century. Issues of security, including the potential for economic and political turbulence brought on by climate change and associated urban disasters,¹⁸ will increasingly come to the fore, with serious implications for mobility justice not only for the mobility poor, but also for those with high network capital. As mobility is rationed or far more highly priced due to the politics of sustainability, the inequalities of network capital will be thrown into sharper relief. A transition toward sustainability and resiliency requires greater equity in the distribution of access, and a transition toward mobility justice requires greater sustainability in our

La périurbanisation de masse n'a pas seulement établi les bases de la dépendance actuelle au pétrole et à la non-durabilité de l'automobilité, mais a aussi créé des modèles de ségrégation raciale et de ghettoïsation au détriment des droits et libertés de bouger des Afro-Américains et de diverses communautés immigrantes installées dans les centres urbains.

Alors que les concepts de « rues complètes », de « TOD » (pour Transport Oriented Development) ou encore de « cités vivables* » aux États-Unis, qui associent des objectifs de durabilité et d'équité, sont de plus en plus mis en valeur, la planification des transports se heurte à de vastes transformations sociotechniques qui remettent en cause les infrastructures du xx^e siècle. Les problèmes de sécurité, qui incluent les éventuels troubles économiques et politiques provoqués par le changement climatique et les catastrophes urbaines qui y sont liées¹⁸, s'imposeront de plus en plus, avec des conséquences sérieuses pour la mobilité juste, non seulement pour les « pauvres en mobilité », mais aussi pour ceux qui disposent d'un capital de réseau élevé. Avec une mobilité rationnée ou d'un coût beaucoup plus élevé du fait des politiques de durabilité, les inégalités en capital de réseau prendront un relief encore plus vif. La transition vers la durabilité et la résilience requiert

18. Graham (S.), *op. cit.*

systems of transport, while promoting greater resiliency. The sooner we begin to think about this as a twin transition, the more likely we will be able to deal with the social and political consequences of the end of automobility. ★

* The "liveable cities" movement seeks to encourage the implementation of sustainable transportation systems and promote shared land use so as to make cities safer, cleaner and more accessible, thanks in particular to a decrease in automobile dependence, the improvement of the pedestrian environment, the creation of bike trails and development of public transportation, dense urban development and the mixing of functions. According to the National Coalition for Complete Streets, these streets are streets for everyone, designed and created in such a way so as to be easy to use and cross, and to provide safe access for users of all kinds (pedestrians, cyclists, drivers, public transportation users, etc.) regardless of age or ability. These streets also allow buses to stay on schedule and allow users to safely access stations (source: <http://www.completestreets.org/complete-streets-fundamentals/complete-streets-faq/>).

In order to combat urban sprawl, Transit-Oriented Development advocates for the development of compact urban areas combining businesses and residences, where everything is less than 400 meters (by foot) from public transportation hubs, whose access has been facilitated. Such movements are starting to have an impact on how public spaces are changing in many American cities thanks to changes in legislation, urban and planning policies.

une plus grande équité dans l'accès à la mobilité, et la transition vers une mobilité juste demande une plus grande durabilité de nos systèmes de transport, promouvant aussi une plus grande résilience. Plus vite nous commencerons à penser ce phénomène comme une transition double, plus vite nous serons en mesure de traiter les conséquences sociales et politiques de la fin de l'automobilité. ★

* Le mouvement des « cités vivables » cherche à favoriser la mise en place de systèmes de transport durable et à promouvoir l'utilisation partagée des sols, pour que les villes soient plus sûres, plus saines et plus accessibles, grâce, notamment, à la réduction de notre dépendance à l'automobile, l'amélioration de l'environnement piétonnier, le développement des pistes cyclables et des transports en commun, le développement urbain dense et la mixité des fonctions. Selon la Coalition nationale des « rues complètes », ces rues sont des rues pour tout le monde, conçues et exploitées de façon à être faciles à utiliser et à traverser, accessibles en toute sécurité à tous les utilisateurs, qu'ils soient piétons, cyclistes, automobilistes ou usagers de transports en commun, et cela quels que soient leur âge et leur compétence. Elles permettent aux bus de respecter les horaires et au public d'accéder aux gares en toute sécurité. Source : <http://www.completestreets.org/complete-streets-fundamentals/complete-streets-faq/>. Le « Transit-Oriented Development » préconise, pour lutter contre l'étalement urbain, le développement d'aires urbaines denses, à vocation mixte, commerciale et résidentielle, où tout est à moins de 400 mètres à pieds d'un pôle de transports collectifs, auquel l'accès est facilité. Ce type de mouvements commence à avoir un impact sur la transformation de l'espace public dans de nombreuses villes américaines grâce à l'évolution de la législation, des politiques urbaines et de planification.