



Étrangers au réseau

Surreprésentés dans les transports publics, absents de leur conception :
les besoins des voyageurs immigrés, et ce qu'un opérateur peut en faire

48,1 %

des étrangers non européens de 25-54 ans arrivés depuis moins de dix ans n'ont pas le permis, contre 7,8 % des Français de naissance.

67,9 %

chez les femmes du même groupe, contre 14,2 % chez les hommes : cinquante-quatre points d'écart.

3 fois

plus de transports en commun que les natifs dans leurs déplacements — et dix ans, la durée pendant laquelle le réseau peut cesser d'être une contrainte.

Les personnes nées à l'étranger ont beaucoup moins souvent le permis de conduire que les personnes nées en France. Mécaniquement, elles sont surreprésentées dans les bus et les métros : elles ne choisissent pas le transport public, elles n'ont souvent que lui. Et une fois à bord, elles ont des besoins que les autres voyageurs n'ont pas — comprendre une langue qu'elles maîtrisent parfois mal, déchiffrer un alphabet qui n'est pas le leur, se repérer avec des noms de rues et de stations qui ne leur disent rien, encaisser des remarques ou des contrôles que les autres ne subissent pas. Un réseau sait faire beaucoup pour un touriste de passage. Il fait peu pour un habitant qui prendra le même bus pendant dix ans. Cette étude documente ces besoins et ce qu'un opérateur peut en faire, à partir d'une note inédite de Jean-Pierre Orfeuil sur l'Enquête mobilité des personnes 2019, d'une enquête de terrain commanditée par Keolis à l'École urbaine de Sciences Po auprès de plus de soixante femmes immigrées nord-africaines, et de ce que publient les pays qui, eux, mesurent le sujet.

CE QU'IL FAUT RETENIR

1 Ils sont dans le bus parce qu'ils n'ont pas le permis.

Chez les 25-54 ans, 48,1 % des étrangers non européens arrivés depuis moins de dix ans n'ont pas le permis de conduire, contre 7,8 % des Français de naissance ; 67,9 % chez les femmes de ce groupe. Il en résulte une part de transports en commun trois fois supérieure à celle des natifs. Ce n'est pas une préférence, c'est un défaut d'alternative.

2 Le réseau se lit avant de se prendre — et il n'est pas écrit pour eux.

Trois obstacles se cumulent : une langue parfois mal maîtrisée, un alphabet qui n'est pas toujours celui dans lequel on a appris à lire, et une toponymie faite de personnages français qui ne sont des repères que pour ceux qui les connaissent déjà.

3 Aux difficultés d'usage s'ajoutent celles qu'on n'ose pas nommer.

Les femmes voilées rencontrées décrivent l'anticipation permanente d'une remarque islamophobe ; les hommes perçus comme noirs ou arabes sont quatre fois plus contrôlés que le reste de la population. On ne se déplace pas de la même manière quand on se sait regardé.

4 On équipe le voyageur de passage, pas l'habitant.

Traduction de la signalétique, applications multilingues, pictogrammes, offres découverte : l'ingénierie de l'accueil existe déjà dans les réseaux — elle a été conçue pour les touristes. Elle a rarement été transposée aux résidents allophones, qui font pourtant le même trajet tous les jours.

5 La captivité a une date de péremption : dix ans.

Partout où on les suit dans le temps — Montréal, Toronto, les États-Unis, Melbourne —, les immigrés alignent progressivement leurs comportements de mobilité avec ceux des natifs du territoire. La clientèle est acquise à l'arrivée et perdue à l'intégration.

6 Si on ne voit pas ces besoins, c'est d'abord qu'on ne les mesure pas.

Aucune publication française ne croise l'origine et la mobilité. L'Angleterre publie le taux de permis par groupe ethnique, le Canada le croise à chaque recensement, l'Allemagne y consacre un chapitre de son enquête nationale. La France dispose des mêmes variables et ne les exploite pas.

PARTIE 1

Pourquoi sont-ils dans le bus ?

Moins de permis, moins de voitures, plus de transports en commun : la surreprésentation n'est pas un choix, et personne ne l'avait chiffrée.

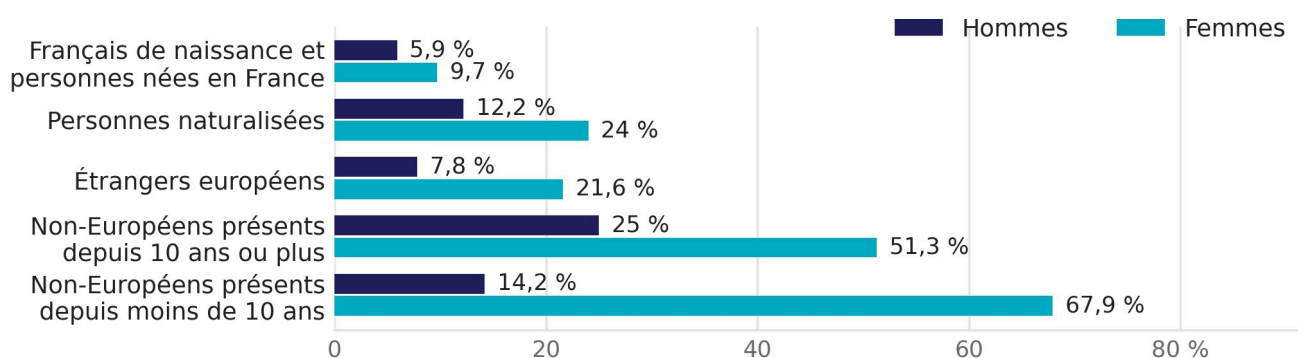
Un étranger non européen arrivé depuis moins de dix ans sur deux n'a pas le permis ; deux femmes sur trois. Ils ne choisissent pas le bus : ils n'ont que lui.

DE QUI PARLE-T-ON ?

Immigré : personne née étrangère à l'étranger et résidant en France ; elle peut avoir acquis la nationalité française. 7,0 millions de personnes en 2021, 10,1 % de la population (Insee). **Étranger** : personne qui n'a pas la nationalité française ; les enquêtes déplacements raisonnent souvent par nationalité, ce qui range les immigrés naturalisés parmi les Français. **Descendant d'immigré** : personne née en France d'au moins un parent immigré, 11,2 % de la population. Cette étude dit « étrangers » quand elle cite l'Enquête mobilité des personnes exploitée par nationalité, « immigrés » quand elle cite les travaux par lieu de naissance, et ne confond pas les deux : les descendants d'immigrés, eux, n'apparaissent dans aucun chiffre de mobilité disponible.

1.1 Un permis sur deux

Le premier maillon manquait. Il a fallu une note d'avril 2025, non publiée, de Jean-Pierre Orfeuill — l'un des fondateurs de la socio-économie des transports en France — pour que les fichiers de l'Enquête mobilité des personnes 2019 livrent enfin le taux de détention du permis selon la nationalité. Chez les 25-54 ans, c'est-à-dire au cœur du cycle de vie, 7,8 % des Français de naissance n'ont pas le permis. 15,4 % des étrangers européens. 18,6 % des personnes naturalisées. 38,6 % des étrangers non européens présents depuis dix ans ou plus. Et 48,1 % des étrangers non européens arrivés depuis moins de dix ans. Un sur deux.

Part des 25-54 ans sans permis de conduire, selon la nationalité et le sexe

Source : J.-P. Orfeuill, « Mobilité, détention du permis de conduire et emploi », avril 2025, tableau 5 (Enquête mobilité des personnes 2019, Insee/SDÉS). Champ : personnes de 25 à 54 ans, France.

Trois précautions, qu'Orfeuill formule lui-même. Ces écarts passent d'abord par le niveau d'études — 40 %

des Franciliens sans diplôme n'ont pas le permis, contre 11 % au-delà de bac+2 —, par le niveau de vie

et par le quartier : en Île-de-France, 44 % des adultes vivant en quartier prioritaire n'ont pas le permis, contre 19 % hors de ces quartiers. La langue pèse à l'examen. Et la photographie est instantanée : « présent depuis dix ans » n'est pas une trajectoire, c'est une cohorte, et les arrivées récentes ne ressemblent pas aux anciennes. Reste un ordre de grandeur que rien n'entame : à trente ou quarante ans, l'âge où le permis est acquis pour presque tout le monde, un étranger non européen sur deux ne l'a pas.

Les autres sources disent la même chose par d'autres chemins. Sur l'enquête Trajectoires et Origines de 2008, 60 % des salariés immigrés d'Afrique subsaharienne et 69 % de ceux d'Asie du Sud-Est possédaient une automobile, contre 93 % de la population majoritaire (Ined). En 2020, 19 % des immigrés nés en Afrique déclaraient ne pas pouvoir avoir de voiture personnelle pour des raisons financières, contre 3 % des immigrés nés en Europe et 3 % des non-immigrés (Insee, enquête SRCV). Et le département le plus immigré de France, la Seine-Saint-Denis, affichait dès l'Enquête globale transport 2010 le plus faible taux de permis de la région, 48 %, contre 64 % à Paris.

48,1 %

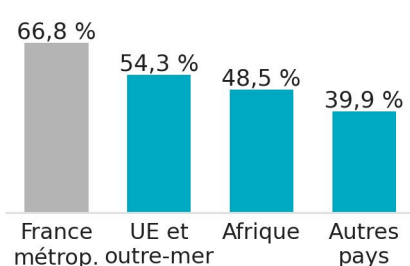
des étrangers non européens de 25-54 ans arrivés depuis moins de dix ans n'ont pas le permis de conduire — 7,8 % des Français de naissance (Orfeuill 2025, EMP 2019)

1.2 Trois fois plus dans le bus, un quart d'heure de plus par jour

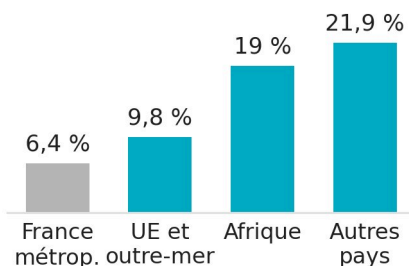
Sans permis, on ne disparaît pas des rues : on change de mode. Toujours sur l'EMP 2019, Laurent Gomez a comparé les déplacements des actifs selon leur lieu de naissance, sur les trajets de moins de 80 kilomètres. La voiture fait 66,8 % des déplacements des personnes nées en France métropolitaine, 48,5 % de ceux des immigrés nés en Afrique, 39,9 % de ceux des immigrés venus d'autres pays. Les transports en commun, 6,4 % chez les natifs, 19,0 % et 21,9 % chez ces deux groupes d'immigrés. La marche et le vélo, 25,7 % contre 31,9 % et 36,9 %.

Part modale des déplacements des actifs, selon le lieu de naissance

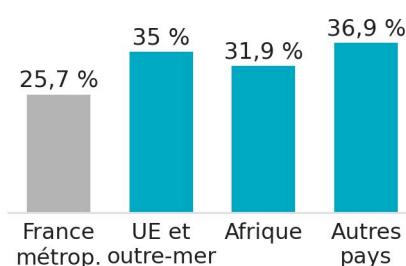
Voiture ou moto



Transports en commun



Marche ou vélo



Source : L. Gomez, « La mobilité quotidienne des immigrés en France », Région et Développement n° 59, 2024, tableau 1 (EMP 2019, actifs, déplacements de moins de 80 kilomètres).

L'essentiel est dans ce que ces écarts deviennent quand on les explique. Une fois contrôlés le revenu, la détention du permis, le nombre de véhicules du ménage et le lieu de résidence, les différences de distance parcourue et de choix modal entre immigrés et natifs s'estompent presque entièrement. Ce qui subsiste, c'est le temps : à caractéristiques égales, les immigrés nés en Afrique passent 10,6 % de temps en plus dans leurs déplacements, ceux du groupe « Union européenne et outre-mer » de l'étude 14,2 % de plus. Gomez y voit un « manque de performance » des

déplacements, et conclut que ces inégalités « seraient plus subies que voulues ». Le mot est important : rien, dans les données, ne soutient l'idée d'une préférence communautaire pour le bus. Il y a des gens sans permis, sans voiture et parfois un seul mode disponible.

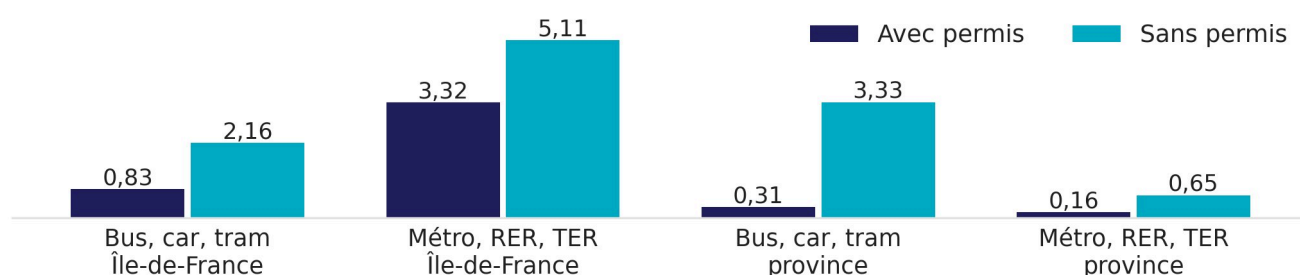
L'enquête de 2008 le disait déjà : les salariés immigrés d'Afrique subsaharienne, d'Asie du Sud-Est et d'« autres pays » atteignent ou dépassent l'heure de trajet quotidien domicile-travail, quand la moyenne est de 43 minutes (Ined, TeO). Près d'un quart d'heure de plus par jour, à profession et diplôme comparables. Dans les

quartiers prioritaires franciliens, le Cerema mesure 37 minutes de transport en commun pour 11 kilomètres, contre 47 minutes pour 17 kilomètres ailleurs : on va moins loin, mais pas plus vite.

Orfeuill quantifie ce que l'absence de permis fait à la mobilité, toutes nationalités confondues. Sans permis, un adulte de 25-54 ans fait 18 % de déplacements en moins en Île-de-France, 21 % en moins en province ; il parcourt 37 % de kilomètres en moins en Île-de-France,

66 % en moins en province. Et il se rabat sur ce qui reste : 2,6 fois plus de déplacements en bus, car ou tram en Île-de-France, 10,7 fois plus en province ; 62 % des Franciliens sans permis détiennent un abonnement ou une réduction aux transports en commun, contre 43 % des détenteurs du permis. Les personnes sans permis, écrit-il, « n'ont pas le choix, et ils doivent les utiliser même s'ils sont peu performants pour eux ». Elles en sont la clientèle la plus fidèle — et la moins choisie.

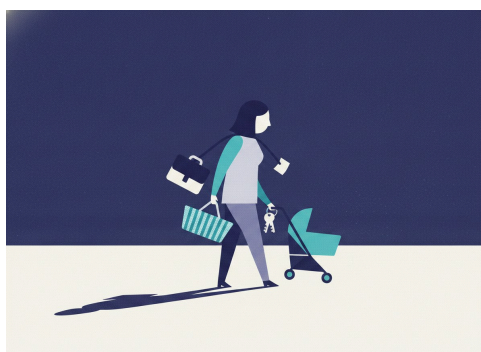
Déplacements hebdomadaires en transports collectifs, avec et sans permis



Source : Orfeuill 2025, tableau 8 (EMP 2019). Lecture : sans permis, un Francilien de 25-54 ans fait 2,16 déplacements par semaine en bus, car ou tram, contre 0,83 avec permis.

1.3 Les femmes : cinquante-quatre points d'écart

Revenons au tableau d'Orfeuill, et regardons la colonne des femmes. 9,7 % des Françaises de naissance n'ont pas le permis, contre 5,9 % des hommes : quatre points d'écart. Chez les étrangères non européennes arrivées depuis moins de dix ans, 67,9 % contre 14,2 % chez les hommes : cinquante-quatre points. Après dix ans de présence, 51,3 % contre 25,0 %. Ce n'est plus un écart, c'est une autre trajectoire.



Se déplacer pour les autres : la charge accrochée au corps.

Comment le lire ? Une partie est sociale et se voit dans les mêmes fichiers : les femmes sans permis sont 48,8 % à être en emploi contre 85 % de celles qui l'ont, 18,3

% à se déclarer « au foyer » contre 4,3 % (Orfeuill, tableau 16). Une partie tient au parcours migratoire : ces femmes arrivent souvent au titre du regroupement familial, après leur conjoint, avec moins de français et moins d'emploi — un an après leur premier titre de séjour, 37 % des femmes primo-arrivantes sont en emploi, contre 73 % des hommes (Insee, enquête Elipa 2). Elles viennent, pour beaucoup, de pays où elles conduisaient peu ou pas ; elles n'ont pas de permis à échanger. Ce n'est pas une préférence, c'est un point de départ, et il se résorbe avec le temps. Une autre partie, enfin, relève d'une norme du foyer que l'étude Sciences Po décrit sans la mesurer : les femmes mariées, en particulier issues de milieux pratiquants, expriment une pression à rester près du domicile qui renforce la dépendance au conjoint pour tout déplacement lointain. Aucune donnée ne permet aujourd'hui de séparer ces trois parts. Ce qu'on peut dire sans se tromper, c'est que le permis manque d'abord là où manquent le diplôme, le revenu et l'emploi, et que chez les femmes arrivées récemment de pays hors d'Europe, il manque plus souvent.

Ce sont pourtant elles qui portent la mobilité de la famille. Les trajets qu'elles décrivent sont ceux du Derrière les apparences consacré au genre — les courses, l'école, le médecin, l'accompagnement — avec

une poussette dans un bus plutôt qu'un siège enfant dans une voiture, et des commerces financièrement accessibles qui sont en périphérie. Un réfugié sur cinq déclare un logement éloigné des transports en

commun, des commerces et des services, contre un primo-arrivant sur dix qui n'est pas réfugié ; près de huit sur dix vivent en quartier prioritaire (Insee, Elipa 2).



Le permis, une porte coupée en deux.

PARTIE 2

Ce dont ils ont besoin

Plus de soixante entretiens à Paris, Lille, Perpignan et Londres : la langue, l'alphabet, les noms de stations, la chaîne des trajets, et le regard des autres.

Un réseau sait accueillir un visiteur pour trois jours. Il ne sait pas encore accueillir un habitant pour dix ans.

On sait beaucoup de choses sur la mobilité des immigrés. On en sait presque autant sur celle des femmes. On ne sait presque rien de la mobilité des femmes immigrées : le croisement des deux littératures est un angle mort. Pour commencer à le combler, Keolis

a confié à quatre étudiantes du master Governing the Large Metropolis de Sciences Po une étude exploratoire, de septembre 2025 à juin 2026, auprès de femmes nord-africaines de première et de deuxième générations, sur quatre terrains où Keolis opère : la Métropole du Grand Paris, la Métropole Européenne de Lille, Perpignan et le Grand Londres. Plus de soixante entretiens, formels ou de rue, souvent en binôme mère-fille.

2.1 Le bus, par défaut et par choix

Le premier constat est unanime sur les quatre terrains : le bus est le mode des femmes rencontrées. Pas le métro, pas le tramway, pas la voiture. Le bus, pour les courses alimentaires, l'école des enfants, le médecin, la caisse d'assurance maladie — des motifs domestiques bien plus que professionnels. Les femmes le décrivent comme lent, peu pratique, parfois humiliant quand il ne vient pas ; elles le préfèrent quand même, parce qu'il se prend au niveau du trottoir, sans escaliers, avec une poussette ou un caddie, et parce qu'il leur donne une autonomie de déplacement que le ménage ne contrôle pas.

Part de la population immigrée dans les villes étudiées



Source : Insee, recensement 2022, repris dans le rapport « Mobilités plurielles », Sciences Po – Keolis, 2026, p. 6.



Le bus à plain-pied : le trottoir et le plancher au même niveau.

« Tous les jours j'accompagne mon fils, qui est handicapé, à l'école. Lui il a un pass Navigo pour les enfants, mais moi j'ai rien. Ça coûte cher et je ne suis plus assez forte pour le porter dans les escaliers du métro. On prend le bus maintenant, et c'est plus simple. »

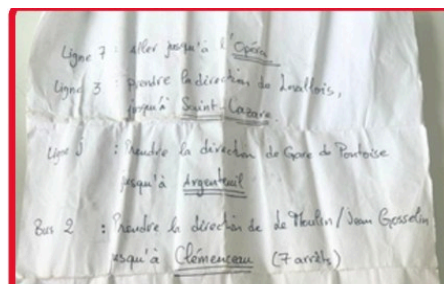
Mère immigrée de 1^{re} génération, à Paris depuis 10 ans

« J'aime prendre le bus qui me balade dans la ville. »

Femme algérienne, immigrée de 1^{re} génération, quartier Saint-Jacques, Perpignan

2.2 Lire le réseau avant de le prendre : la langue, l'alphabet, les noms

Le deuxième enseignement tient dans un objet : une feuille de papier pliée. Fatia, Marocaine de première génération rencontrée à Paris, ne se déplace jamais sans. Un proche y a écrit, ligne par ligne, le trajet : numéro de ligne, direction, nombre d'arrêts, correspondance, et les quelques centaines de mètres à marcher à la sortie. Elle la consulte discrètement dans les couloirs. Le plan affiché sur le mur, avec ses couleurs et ses noms de terminus, ne lui sert à rien.

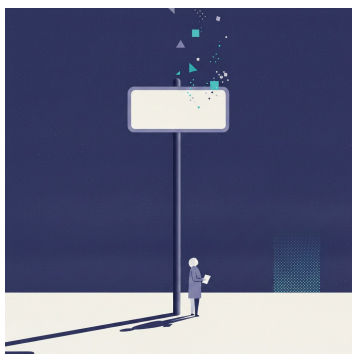


Le papier d'orientation de Fatia (Paris, 2025). Photo Sciences Po – Keolis ; la partie basse, qui comportait une adresse et un numéro de téléphone, a été floutée.

« Pour moi, les transports c'est compliqué, je n'arrive pas à me repérer en lisant les panneaux ou les infos, alors je me fie à un papier où j'ai noté mes trajets quotidiens et je suis perdue dès que je sors de cette routine. »

Fatia, Marocaine de 1^{re} génération, Paris

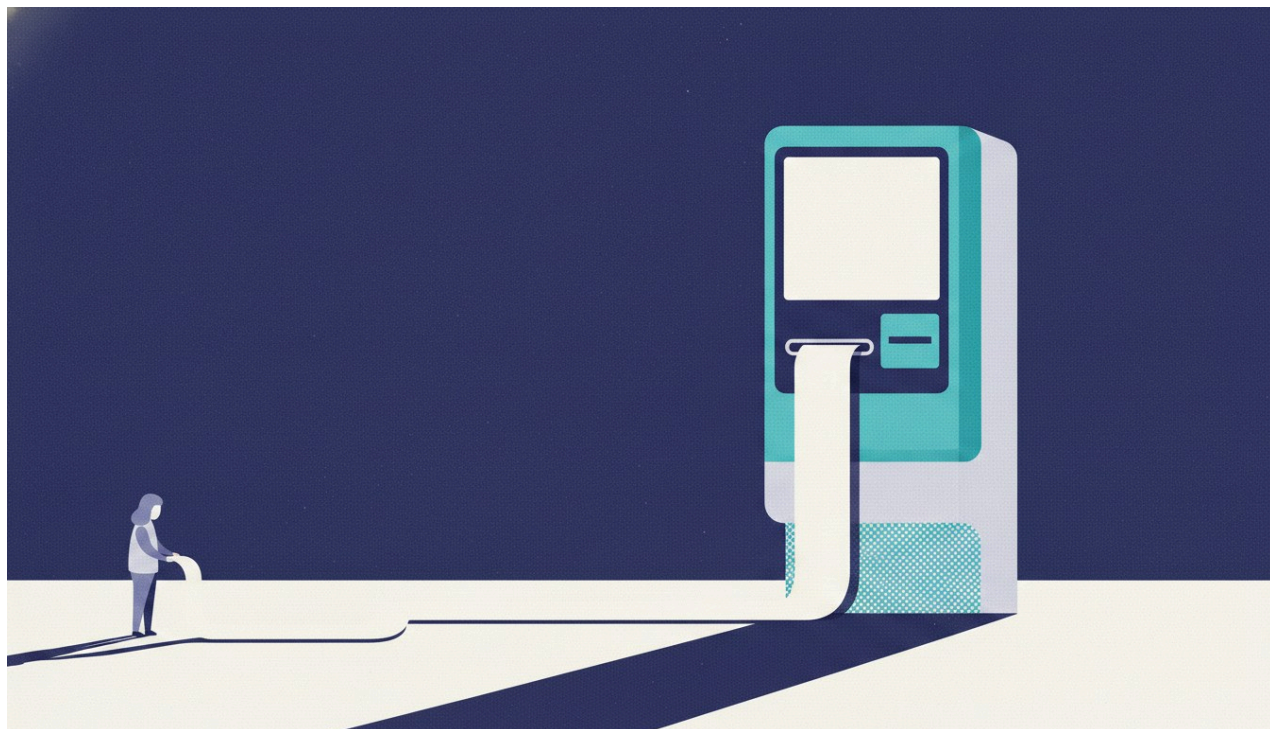
Le métro exige une lecture abstraite du réseau : comprendre une correspondance avant de l'avoir faite, reconnaître un nom de station qu'on ne sait pas prononcer, décoder une annonce sonore. Le bus, lui, offre des repères continus : une boulangerie au coin, un pont, une enseigne lumineuse — on descend quand on voit. À Londres, les femmes rencontrées disent qu'il y a « beaucoup de mots » dans le métro. À Paris, l'Association Culturelle Berbère, qui donne des cours de français à des femmes immigrées, utilise des plans de métro et de bus en classe et simule des trajets. L'apprentissage du réseau se fait aujourd'hui hors du réseau.



« Beaucoup de mots » : ce que le panneau ne dit pas.

“ Prendre le bus n'est pas une évidence, car une maîtrise fragile du français peut créer une gêne chez ces bénéficiaires ou même de la peur. »

Zoé, professeure de français, centre de formation IRFA Sud, Perpignan



Le mode d'emploi interminable : ce que le réseau suppose connu.

Un alphabet qui n'est pas le sien. Avant de comprendre un nom de station, il faut le déchiffrer. Pour qui a appris à lire en arabe, en persan, en amharique ou en cyrillique, l'alphabet latin n'est pas un réflexe : c'est un système à décoder, lettre à lettre, sous la pression d'un quai et d'un horaire. C'est exactement l'expérience que fait un voyageur français à Moscou ou à Doha quand la signalétique n'est pas doublée en anglais : il ne lit plus, il compare des formes. La différence est qu'il en sort au bout de trois jours.

Des noms qui ne disent rien. La toponymie française des rues, des arrêts et des stations est peuplée de personnages : Jules Ferry, Aristide Briand, Jean Mermoz, Franklin D. Roosevelt. Pour un voyageur né ailleurs, ces noms n'ont ni ancrage historique ni indice géographique. Ce qui est, pour l'usager habitué, un raccourci mnémotechnique — on sait à peu près où l'on

est en entendant le nom — redevient une chaîne de lettres à mémoriser. Le repère devient une charge.

Rappelons ce que Keoscopie mesurait déjà sur l'ensemble des voyageurs, francophones compris : en situation, 64 % des personnes ne trouvent pas ou difficilement le point d'arrivée demandé sur un plan, 30 % ne trouvent pas leur commune de résidence et l'arrêt le plus proche, et moins de 7 % trouvent immédiatement l'information (Derrière les apparences n° 2, « Des apps et des hommes »). La difficulté n'est pas propre aux allophones ; elle est seulement amplifiée, jusqu'à devenir un mur.

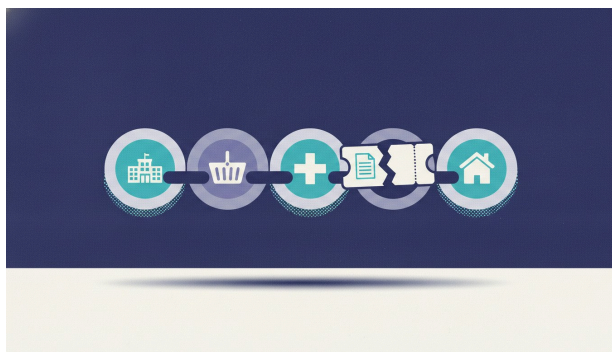


Station Franklin D. Roosevelt, ligne 1 : le nom de la station traduit en japonais, chinois, russe et arabe. Photo Sciences Po – Keolis, 2026.

Le miroir du touriste. Le métro parisien affiche le nom de la station Franklin D. Roosevelt en japonais, en chinois, en russe et en arabe. C'est un dispositif d'accueil, et il est posé là où passent les visiteurs. La question que pose cette étude est celle de la symétrie. Ce qu'un réseau sait faire pour un voyageur de passage — traduire quelques panneaux, illustrer, simplifier, éditer un plan lisible sans connaître la ville, former des agents à renseigner en anglais — il ne le fait pas, ou très peu, pour des habitants qui prendront le même bus tous les jours pendant dix ans. Ce n'est pas une question de moyens : l'ingénierie existe déjà, elle a simplement été conçue pour un autre public.

2.3 Des journées en chaîne, une tarification en ligne droite

Les trajets des femmes rencontrées ne ressemblent pas à la navette domicile-travail pour laquelle les réseaux et leurs tarifs ont été conçus. Ce sont des chaînes : l'école, puis le marché, puis la pharmacie, puis la caisse d'allocations familiales, puis l'école à nouveau. Un ticket valable moins d'une heure, un titre qui ne permet pas la correspondance bus-tram, un carnet dont chaque validation se compte : la tarification pénalise mécaniquement la mobilité de soin et de logistique familiale.



Des journées en chaîne, un titre de transport qui casse la chaîne.

« J'achète un carnet de 10 tickets à 5 euros que je trouve cher, surtout lorsqu'entre deux déplacements quotidiens, je dois parfois payer deux tickets. »

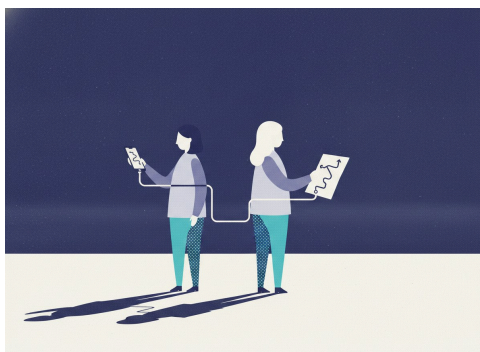
Mère de 60 ans, immigrée de 1^{re} génération, Perpignan

Les tarifs solidaires existent, mais il faut les connaître et y accéder. À Francfort, 23 % seulement des demandeurs d'asile interrogés connaissaient le tarif social (Geis, 2019) ; dans la baie de San Francisco, 60 % des immigrés à bas revenu prendraient les transports au moins un jour de plus par semaine si le tarif était plus abordable, et 23 % jugent l'information indisponible dans leur langue (Barajas et al., 2018). En octobre 2025, France terre d'asile, JRS, l'URIOPSS et la Fédération des acteurs de la solidarité d'Île-de-France ont saisi la Défenseure des droits : depuis juin, des demandeurs d'asile, des réfugiés et des titulaires de l'AME se voyaient refuser la tarification Solidarité Transport pour des motifs de justificatifs — exigence d'une carte Vitale, refus de cartes AME. Un guichet mal réglé suffit à fermer un réseau.

Ce que l'étude décrit ici est la version la plus contrainte d'un phénomène déjà documenté dans le Derrière les apparences consacré au genre : en France, les femmes consacrent en moyenne 206 minutes par jour aux tâches domestiques contre 111 minutes pour les hommes, et leurs déplacements sont d'abord des déplacements « pour les autres ». Chez les femmes immigrées de première génération, cette charge se cumule avec l'absence de permis, la barrière de la langue et, souvent, la localisation périphérique des commerces financièrement accessibles.

2.4 Mères et filles : la langue passe par les filles

C'est la spécificité de l'étude, et son résultat le plus original : les entretiens ont souvent été menés en binôme mère-fille. Dans toutes ces configurations, les filles se sont révélées plus à l'aise pour répondre, maîtrisant mieux le français ou l'anglais que leurs mères, au point de devenir médiatrices entre l'enquêtrice et la mère. Scolarisées en France ou au Royaume-Uni, souvent plus diplômées que leurs aînées, elles incarnent une trajectoire d'intégration linguistique que la génération précédente n'a pas toujours pu suivre — et, dans les transports, elles jouent le rôle que joue le papier plié de Fatia : celui d'une interface.



Mères et filles : deux supports, un même itinéraire.

L'autre nuance générationnelle tient à la maternité. Les mères de jeunes enfants, sur les quatre terrains, choisissent des trajets plus courts et des modes dictés par la poussette : le bus plutôt que le métro, l'ascenseur quand il existe, la marche sinon. Les femmes plus âgées, elles, décrivent le bus comme un espace de respiration entre le foyer et les démarches, un moment à soi.

« Le bus est vraiment devenu un outil de ma liberté quotidienne. »

Femme immigrée, 80 ans, Perpignan

2.5 La peur en plus, mais pas la même

Keoscopie a montré que la peur dans les transports est répandue et souvent surestimée par rapport aux risques réels : 40 % des usagers déclarent ressentir de l'insécurité, 45 % des jeunes disent avoir eu peur dans l'année (Derrière les apparences n° 4). Les femmes rencontrées partagent cette vigilance ordinaire — méfiance des espaces trop vides où l'on se sent isolée, méfiance des espaces trop saturés où l'on subit les contacts non désirés, évitement de certaines stations et des lignes de nuit — et y ajoutent une couche que les autres voyageurs ne portent pas.

« Depuis que ma fille voilée a été poussée sur les rails d'un train lors d'une agression islamophobe, je pense toujours au risque d'attaque antimusulmanes quand je sors, surtout la nuit. »

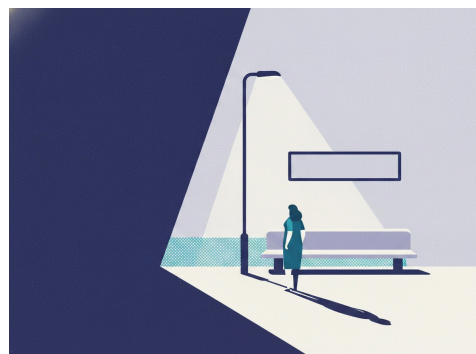
Hadhoum, 55 ans, Perpignan

Pour les femmes voilées, écrivent les auteures, le sentiment d'insécurité « est moins lié à une crainte d'agression physique ou sexuelle, tout de même présente, qu'à l'anticipation de remarques ou d'insultes à caractère islamophobe ». Il se traduit en stratégies collectives : à Perpignan, toutes les femmes interrogées connaissent une personne qui ne sort plus seule la nuit,

et des groupes de raccompagnement s'organisent. Le seul sondage national qui croise harcèlement dans les transports et religion, réalisé par l'Ifop pour la Fondation Jean-Jaurès en 2018 auprès de 2 000 femmes, relève une surexposition des femmes musulmanes, sans distinguer le port du voile ni l'origine.

« J'utilise le train pour aller à l'université et au travail, et je l'utilise aussi des fois la nuit, où j'ai déjà vu d'autres femmes hijabi être victimes d'abus verbal racistes. »

Fatima, 20 ans, venue du Liban, Londres

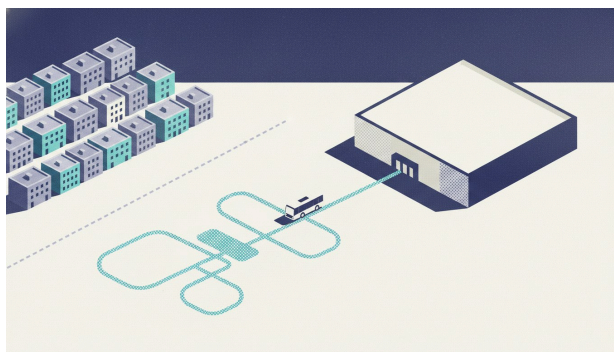


Le quai, la nuit : l'attente n'a pas le même coût pour tout le monde.

« Je connais des amies qui rentrent chez elles le soir avec des groupes de raccompagnement pour pallier au problème principal de ces femmes, qui est cette peur. »

Brigitte, 63 ans, immigrée de 1^{re} génération, Perpignan

Les hommes, eux, connaissent une autre exposition : le contrôle. En 2009, l'observation de 525 contrôles d'identité à la gare du Nord et à Châtelet-Les Halles — des pôles d'échanges, donc — a établi que les personnes perçues comme noires y étaient six fois plus contrôlées que les personnes perçues comme blanches, et les personnes perçues comme arabes près de huit fois (Goris, Jobard, Lévy). En 2025, l'enquête du Défenseur des droits auprès de 5 000 personnes mesure que les jeunes hommes perçus comme noirs, arabes ou maghrébins ont quatre fois plus de risque d'avoir été contrôlés que le reste de la population, et douze fois plus de subir un contrôle « poussé ». L'enquête ne distingue pas les transports des autres lieux ; les gares, elles, n'ont pas changé de place.



La boucle des courses : la distance parcourue n'est pas la distance à parcourir.

ZOOM — LA VILLE À L'ÉCHELLE DES COURSES

Les femmes rencontrées par Sciences Po n'évoquent presque jamais le centre-ville. Leur ville, c'est le marché du quartier, où l'on connaît les commerçants mais où certains produits sont chers, et les grandes surfaces de périphérie, moins coûteuses, mieux fournies, reliées par des bus qui contournent l'agglomération en longues boucles. Pour les courses importantes, le trajet devient « une expédition qui prend parfois la matinée entière », chargée de sacs, avec la rampe du bus comme seule concession. Les centres commerciaux périphériques sont devenus, de fait, des nœuds de la mobilité locale.

Les auteures proposent d'explorer une liaison dédiée, gratuite ou fortement subventionnée, entre les quartiers à forte concentration de populations vulnérables et les principaux pôles commerciaux périphériques. Elles y voient une triple logique : sociale, en réduisant une inégalité d'accès aux ressources du quotidien ; de genre, en allégeant une contrainte qui pèse d'abord sur les femmes ; environnementale, en offrant une alternative collective à la voiture pour ces trajets. Une navette de courses n'est pas une idée neuve. Ce qui l'est, c'est de la penser depuis les sacs plutôt que depuis le centre.

PARTIE 3

Ce que font les autres

Angleterre, Canada, Allemagne, Norvège, Nouvelle-Zélande : vingt ans de mesure, et les services qu'on en tire.

Ailleurs, ces besoins ne sont pas un sujet identitaire : ce sont des spécifications de service. On les mesure, on les suit, on en tire des tarifs, des agents et des rapports annuels.

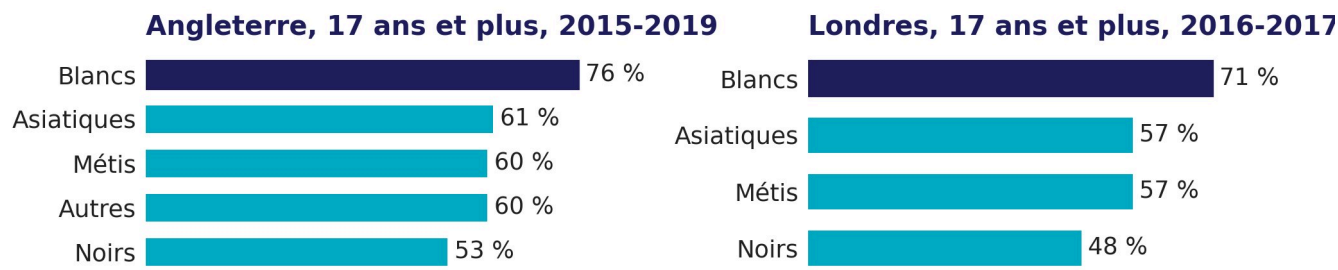
3.1 Ceux qui comptent

En Angleterre, le taux de détention du permis de conduire par groupe ethnique est une statistique officielle, publiée et actualisée sur le site du gouvernement. Sur la période 2015-2019, 76 % des adultes blancs détenaient un permis complet, 61 % des Asiatiques, 60 % des personnes métisses ou d'« autres » groupes, 53 % des Noirs ; la note d'accompagnement précise, avec le flegme des services statistiques, que « les personnes blanches ont été constamment les plus susceptibles d'avoir un permis, et les personnes noires les moins susceptibles », et que l'écart n'a pas bougé depuis 2011. À Londres, Transport for London publie régulièrement un rapport intitulé « Understanding our diverse communities » : 40 % de la population de la capitale appartient à une minorité ; 54 % de ces Londoniens ont le permis contre 71 % des Blancs, 48 % chez les Noirs ; 73 % des Londoniens noirs prennent le bus chaque semaine, contre 56 % des Blancs ; le coût est cité comme frein par 51 % des premiers contre 36 % des seconds.



Ceux qui comptent, et celui qui ne compte pas.

Part des adultes titulaires d'un permis complet, par groupe ethnique



Sources : GOV.UK, Ethnicity facts and figures, « Driving licences » (National Travel Survey, DfT) ; Transport for London, « Understanding our diverse communities 2019 », p. 43 (LTDS 2016-2017).

La Norvège sait, depuis 2008, que 50 % des personnes nées à l'étranger ont le permis contre 80 % des natives. L'Allemagne consacre, dans son enquête nationale Mobilität in Deutschland 2023, un chapitre entier aux personnes issues de l'immigration, avec des tableaux par région d'origine et par sexe, et conclut à « un niveau de mobilité un peu plus faible, un taux de motorisation plus bas et une orientation plus forte vers les transports publics », qu'elle attribue d'abord à l'environnement urbain, à l'âge et à la situation économique. Le Canada croise, à chaque recensement depuis 2001, le mode de déplacement domicile-travail et le statut d'immigrant, par sexe. La Nouvelle-Zélande sait que 25 % des Pacific peoples n'ont pas le permis contre 10 % des autres habitants.

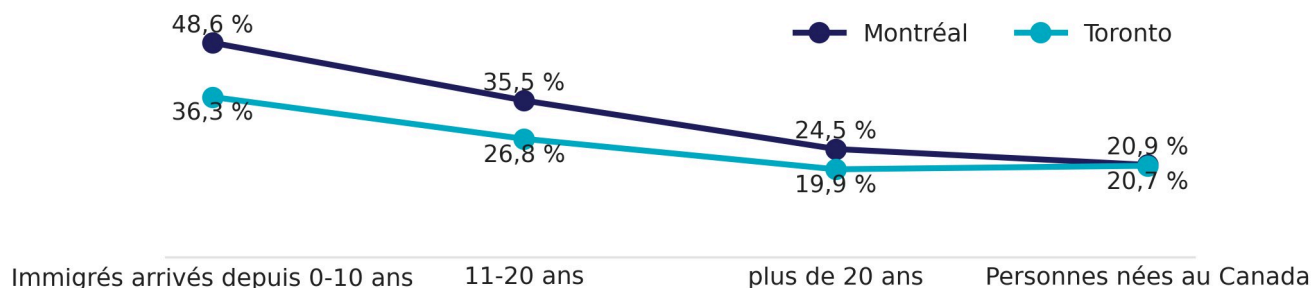
3.2 La fenêtre des dix ans

Le deuxième enseignement des pays qui comptent est une courbe. À Montréal, en 2001, 48,6 % des immigrants arrivés depuis moins de dix ans allaient travailler en transports en commun ; 35,5 % de ceux arrivés depuis onze à vingt ans ; 24,5 % au-delà de vingt ans ; et 20,9 % des personnes nées au Canada. À Toronto, 36,3 %, 26,8 %, 19,9 % — et 20,7 % des natifs : après vingt ans, l'immigré ne se distingue plus du voisin. Les auteurs de Statistique Canada montrent que cette surreprésentation résiste au contrôle du revenu, de la localisation et de la structure familiale : à caractéristiques égales, l'immigré récent prend davantage le bus, et cesse progressivement de le faire.

76 % / 61 % / 53 %

part des adultes titulaires d'un permis complet en Angleterre : Blancs / Asiatiques / Noirs, 2015-2019 (National Travel Survey, GOV.UK)

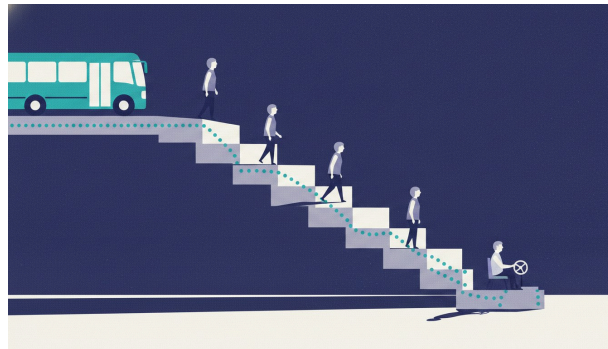
Trajets domicile-travail en transports en commun au Canada



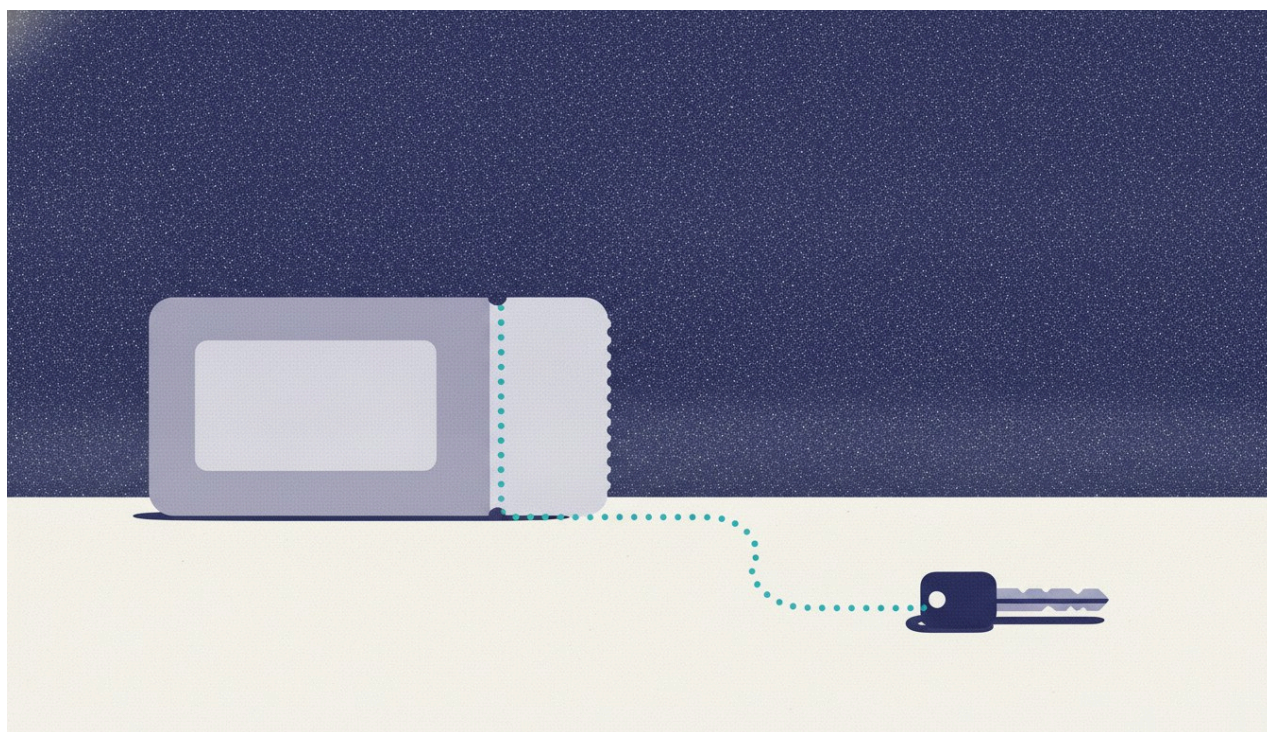
Source : A. Heisz, G. Schellenberg, « Public Transit Use Among Immigrants », Statistique Canada, 2004 — recensement 2001.

Aux États-Unis, la même courbe se lit dans le garage : 20,7 % des immigrants arrivés depuis moins de cinq ans vivent dans un ménage sans voiture, 8 % de ceux installés depuis dix ans ou plus, 3,9 % des natifs ; les nouveaux arrivants possèdent 0,45 véhicule par personne contre 0,81 pour les natifs (Tal et Handy, sur l'enquête nationale de 2001). En Californie, les immigrants vont au travail en transports en commun deux fois plus souvent que les natifs et forment près de la moitié — 47 % — des navetteurs en transports collectifs (Blumenberg et Evans). Pour l'ensemble du pays, en 2019, les immigrants représentaient un peu moins de 14 % de la population et 32 % des navetteurs en transports en commun (Migration Policy Institute). Et à Melbourne, une étude auprès de familles sud-asiatiques décrit une

« période de lune de miel » où tous les modes sont regardés avec bienveillance, « avant que l'usage de la voiture ne commence à dominer ».



La fenêtre des dix ans : la descente vers la voiture.



La captivité a une date de péremption.

La revue de littérature la plus complète sur le sujet, qui compile 48 études publiées entre 2004 et 2022 dans une dizaine de pays, tire la conclusion qui intéresse un opérateur : les immigrants conduisent moins et utilisent davantage les autres modes que les natifs, mais leur comportement tend à s'aligner sur la norme avec le temps — et les réseaux qui ne s'en occupent pas risquent de passer à côté d'un marché croissant (Delbosc et Shafi, 2023, nous traduisons). On reconnaît la situation : c'est celle des lycéens du Derrière les apparences précédent, clients par nécessité jusqu'au jour du permis, et perdus ce jour-là si rien n'a été fait pour qu'ils restent. Les immigrants récents sont la version adulte du même paradoxe.

48,6 % → 24,5 %

part des transports en commun dans les trajets domicile-travail des immigrants de Montréal, de moins de dix ans à plus de vingt ans de présence ; natifs : 20,9 % (Statistique Canada, 2001)

3.3 Les femmes, cœur captif partout

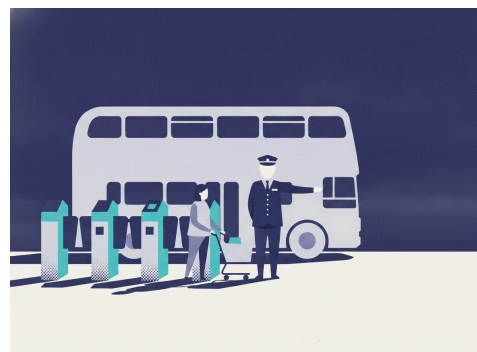
Partout, la courbe est plus haute et plus lente chez les femmes. À Toronto, 44,8 % des femmes immigrées récentes allaient travailler en transports en commun,

contre 28,2 % des hommes. Dans le Canada métropolitain de 2016, « les femmes immigrées, en particulier les immigrées récentes, sont plus susceptibles d'utiliser des modes alternatifs à la voiture que les hommes immigrés dans toutes les aires métropolitaines », et un transport rapide et fiable est jugé essentiel à leur accès à l'emploi pendant leur première décennie (Preston, McLafferty et Maciejewska). À Offenbach, ville allemande où plus d'un habitant sur deux est issu de l'immigration, 39 % des femmes d'origine turque et 46 % des femmes d'autres origines utilisent les transports en commun au moins chaque semaine, contre 35 % des femmes et 29 % des hommes sans origine migratoire (Welsch, Conrad et Wittowsky). Dans la région de Francfort, parmi 96 demandeurs d'asile interrogés, sept seulement pouvaient utiliser leur permis en Allemagne, 98 % n'utilisaient jamais la voiture, un sur cinq savait faire du vélo — et « presque aucune femme » (Geis, 2019).

La France ne fait pas exception, elle fait pire. Ce que les statistiques étrangères ajoutent aux récits recueillis à Paris, Lille, Perpignan et Londres, c'est la durée : cette captivité dure dix ans, et c'est le temps qu'a un réseau pour devenir, pour ces femmes, autre chose qu'une contrainte.

3.4 Cinq réseaux, cinq leviers

Londres : la présence debout. Les femmes rencontrées à Londres par Sciences Po décrivent des agents d'information et de sécurité « systématiquement positionnés debout, à proximité des bornes d'accès, disponibles et physiquement accessibles » ; l'une des observatrices a vu un agent aider une femme handicapée à descendre les escaliers sans qu'elle le demande. À Paris, notent les auteures, l'agent existe parfois, mais derrière un guichet. Ajoutez des ascenseurs et des escalators mieux répartis, et un rapport annuel qui mesure ce que chaque groupe fait du réseau : Londres n'a pas résolu la question, mais elle l'a instrumentée.



L'agent debout, présent et visible : le premier levier.

San Francisco : le tarif et la langue. Une enquête auprès de 1 247 usagers sur 44 sites du réseau de la baie montre que 60 % des immigrés à bas revenu prendraient les transports au moins un jour de plus par semaine si le tarif était plus abordable ; que 23 % d'entre eux jugent l'information indisponible dans leur langue, contre 14 % des natifs ; et que moins de la moitié détiennent un abonnement, contre environ 60 % des autres groupes (Barajas, Agrawal et Chatman, 2018). Trois leviers directement actionnables par un opérateur.

Toronto : l'accessibilité avant le prix. Un travail récent, encore à l'état de prépublication, a suivi par GPS une centaine d'immigrés de Toronto et de Montréal pendant un an et leur a soumis des scénarios de choix. Résultat provisoire : leur valeur du temps de transport est d'environ deux tiers inférieure à celle des natifs, et une amélioration du temps d'accès aux arrêts est « environ trois fois plus efficace » qu'une baisse de tarif pour les retenir dans le réseau (Alsaleh, Farooq et Patterson, 2025). À manier avec prudence tant que l'article n'est pas évalué, mais la piste est claire : pour un voyageur dont le temps vaut peu et l'argent aussi, c'est la marche d'approche qui compte.

Berlin : le tarif d'accueil. Le projet européen MAPURBAN, qui a comparé l'accès des migrants aux infrastructures urbaines à Berlin, Stockholm et Londres, relève que « les prix des billets sont relativement élevés, ce qui contraint la mobilité des groupes défavorisés », et cite le Berlin Pass, tarif réduit ouvert notamment aux réfugiés, comme levier d'accès. Il note aussi que « les jeunes hommes sont très mobiles, alors que les personnes âgées, les enfants et les mères ont plus tendance à rester dans le quartier » — la même géographie que celle des femmes de Perpignan.

Californie, Anvers, la France rurale : le permis, insertion et sécurité. En 2015, la Californie a délivré plus de 600 000 permis de conduire à des immigrés sans statut, en application de la loi AB60. L'évaluation, publiée dans les Proceedings of the National Academy

of Sciences, ne mesure aucune hausse des accidents par habitant et une baisse de 7 à 10 % des délits de fuite — environ 4 000 de moins par an (Hainmueller, Lawrence et Lueders, 2017). En Belgique, les initiatives recensées par l'IRFAM vont de l'auto-école sociale au micro-crédit et aux navettes Pendelbus vers le port d'Anvers. En France, le programme Intégracode de Mob'In enseigne le français du code de la route en 200 heures dans 23 départements, et la stratégie nationale d'accueil des réfugiés de 2018 a fait de l'accès au permis son action n° 31. Aucun de ces dispositifs ne publie de bilan chiffré ; c'est une lacune, pas une raison de ne pas s'y associer.

3.5 La sûreté n'est pas la même partout

Les femmes voilées rencontrées par Sciences Po décrivent Londres comme un environnement « perçu comme plus tolérant » que Paris : les remarques islamophobes n'y sont pas absentes, mais moins fréquentes et moins intenses, et aucune n'a exprimé, à l'égard des transports nocturnes, la méfiance entendue à Paris et à Perpignan. C'est une perception, et elle compte : en Allemagne, une étude combinant l'enquête nationale de mobilité et 29 entretiens montre que les immigrés des grandes villes passent plus de temps en déplacement relativement aux distances parcourues, et « font des compromis dans leur mobilité quotidienne pour se protéger de situations perçues comme peu sûres », au-delà de ce qu'expliquent la motorisation ou le quartier (George, Salomo et Pfaff, 2025). En Suède, le suivi anonymisé de 320 000 téléphones dans les trois métropoles a mesuré que les habitants des quartiers à majorité native ont « près de neuf fois plus d'emplois accessibles en transports en commun » que ceux des quartiers à majorité née à l'étranger, et que ces derniers restent ségrégués jusque dans leurs activités hors du domicile (Liao et al., 2025). La ségrégation ne s'arrête pas à la porte du logement ; elle monte dans le bus.

ZOOM — POURQUOI LA FRANCE NE SAIT PAS

La loi française interdit la collecte de données sur l'origine ethnique ou la religion ; elle n'interdit ni le pays de naissance, ni la nationalité, ni la langue parlée à la maison, que l'Insee et l'Ined utilisent dans toutes leurs enquêtes, jusqu'à l'enquête Trajectoires et Origines, conçue précisément pour cela. L'absence de chiffre sur la mobilité des immigrés n'est donc pas un interdit ; c'est une absence de demande. Les enquêtes déplacements posent la question de la nationalité et ne l'exploitent pas ; l'Insee publie un ouvrage de référence sur l'immigration qui ne parle pas de transports.

Pourtant, beaucoup de personnes nées à l'étranger ont besoin d'un accompagnement correspondant à des besoins spécifiques, que les opérateurs comme Keolis doivent mieux prendre en compte.

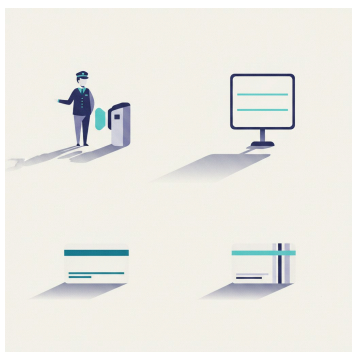
PARTIE 4

Ce que ça change pour un opérateur

Huit leviers pour répondre à des besoins connus, du plus immédiat au plus structurant.

La clientèle immigrée est acquise à l'arrivée et perdue à mesure de l'intégration. Dix ans pour cesser d'être une contrainte subie et devenir un service choisi.

Le rapport Sciences Po formule un constat central : certaines populations — femmes immigrées, primo-arrivantes, personnes en situation de précarité — demeurent en marge de l'offre de transport existante, non par absence d'offre, mais par déficit de connaissance, d'accessibilité informationnelle et d'accompagnement. Pour qu'un opérateur serve l'ensemble de sa population cible, il lui faut connaître et reconnaître ses usagers les plus invisibles. Huit leviers en découlent, tous testés ou documentés quelque part.



Quatre leviers : l'agent, le signal, le titre, le permis.

- 1. Mesurer avant d'agir.** Ajouter le pays de naissance et la langue parlée à la maison dans Keoscopie et dans les enquêtes clients des réseaux, comme le font Transport for London et Statistique Canada. Sans cela, ces voyageurs resteront invisibles dans nos propres données, et chaque décision les concernant restera une intuition. Ajouter le pays de naissance à la prochaine vague de Keoscopie Planet ferait de Keolis le seul opérateur à comparer la mobilité des immigrés dans onze pays avec un questionnaire unique.
- 2. Déployer une présence humaine debout.** Des agents de médiation qualifiés dans les pôles d'échanges, capables de renseigner sur les tarifications solidaires et les dispositifs d'aide, d'intervenir sur les situations sécuritaires, et formés à la diversité des publics : barrière linguistique, illettrisme, handicap, précarité. Accompagnés d'outils multilingues et de pictogrammes. C'est le levier que les femmes de Londres citent en premier.
- 3. Rendre la signalétique lisible sans lire.** Numéros de ligne, destinations et correspondances standardisés ; repères visuels aux arrêts ; couleurs et chiffres doublant les noms de station ; et, dans les stations à forte fréquentation allophone, la traduction de quelques panneaux. L'objectif n'est pas un réseau multilingue, c'est un réseau lisible par quelqu'un qui compte les arrêts.
- 4. Des smartbots IA pour les allophones.** L'IA générative permet de communiquer dans de nombreuses langues tout en autorisant une communication orale ou une orthographe non orthodoxe. C'est un formidable outil de pédagogie du réseau, qui se développe sous des formes plus ou moins poussées dans les réseaux Keolis.
- 5. Une tarification pour les journées en chaîne.** Un titre de 90 minutes ou deux heures, multimodal, correspondances incluses ; et un accès aux tarifs solidaires qui ne dépende pas d'un justificatif que le public visé n'a pas. L'affaire Solidarité Transport de

2025 montre ce que coûte un guichet mal réglé : un réseau entier.

- 6. L'accessibilité avant le prix, mais un prix connu.** Deux chantiers distincts : réduire la marche d'approche et les correspondances dans les quartiers d'arrivée — c'est le levier que Toronto mesure comme le plus efficace —, et faire connaître les tarifs sociaux existants, que moins d'un quart des publics visés connaissent là où on l'a mesuré.
- 7. Apprendre le réseau là où l'on apprend la langue.** L'Association Culturelle Berbère le fait déjà avec des plans en cours de français. Un partenariat entre le réseau et les structures de formation linguistique — ateliers « prendre le bus », trajets accompagnés, carte du réseau annotée — coûte peu et répond directement au papier plié de Fatia. C'est aussi la porte d'entrée d'une offre « nouvel arrivant » dans la fenêtre des dix ans.
- 8. Accompagner le permis plutôt que le craindre.** Partenariats avec les auto-écoles sociales et le programme Intégracode ; abonnement de transition la première année de conduite ; communication sur le mix modal plutôt que sur l'opposition voiture-transports. La Californie a montré que le permis des immigrés est aussi une politique de sécurité routière ; le Canada, que l'immigré motorisé peut rester client, si l'on s'en est occupé avant.

Conclusion

Il y a, dans les bus et les métros que Keolis exploite, une population nombreuse, fidèle, peu revendicative, et dont les besoins ne sont pas dans le cahier des charges. Elle n'a pas choisi le réseau : elle n'a pas le permis, pas de voiture, et souvent un seul mode disponible. Elle y rencontre des obstacles que l'opérateur ne voit pas — un alphabet qu'il faut déchiffrer, des noms de stations qui ne renvoient à rien, un titre qui casse la chaîne des courses, un guichet qui réclame un justificatif introuvable, un quai la nuit qui n'a pas le même coût pour tout le monde.

Aucun de ces obstacles n'est propre à l'immigration : ce sont des difficultés d'usage, et un opérateur sait les traiter. Il les traite d'ailleurs déjà, pour d'autres publics. Il édite des plans lisibles pour les visiteurs, traduit des panneaux dans les stations touristiques, forme des agents à renseigner en anglais, conçoit des titres découverte pour ceux qui ne connaissent pas la ville. Tout cela existe. Il manque de le retourner vers ceux qui vivent ici et qui ne lisent pas encore le réseau.

Rien de tout cela n'appelle une statistique ethnique, que la loi interdit et que cette étude ne réclame pas. Le pays de naissance, la nationalité et la langue parlée à la maison sont des variables ordinaires, présentes dans toutes les grandes enquêtes françaises et exploitées partout ailleurs. Si ces besoins restent invisibles, c'est d'abord parce que personne n'a décidé de les regarder.

La fenêtre est de dix ans. C'est long pour une délégation de service public ; c'est court pour une politique.

Méthode

Cette étude fusionne trois travaux. **Un.** La note d'analyse de Jean-Pierre Orfeuil, « Mobilité, détention du permis de conduire et emploi », avril 2025, non publiée, exploitation de l'Enquête mobilité des personnes 2019 (Insee/SDES), citée avec l'accord de l'auteur ; tous les taux de non-détention du permis en proviennent, champ personnes de 25 à 54 ans. **Deux.** L'étude exploratoire « Mobilités plurielles — Les mobilités multiculturelles des femmes nord-africaines issues des premières et deuxième générations immigrées », projet Capstone du master Governing the Large Metropolis de Sciences Po en partenariat avec Keolis, septembre 2025 – juin 2026, par Célimène Marchand, Angèle Selemanni, Sasha Sterin et Oorvi Dhotre. Quatre terrains : Métropole du Grand Paris (6 entretiens formels via l'Association Culturelle Berbère, puis entretiens de rue), Métropole Européenne de Lille (20 entretiens de rue à Roubaix et Tourcoing), Perpignan (11 entretiens de rue, associations et marché central), Grand Londres (40 entretiens). Plus de 60 entretiens au total, codés par thèmes ; un questionnaire adressé aux femmes de deuxième génération a recueilli 23 réponses, trop peu pour être exploitées quantitativement. Aucun pourcentage de cette étude ne provient de l'enquête de terrain elle-même. **Trois.** Un corpus de 76 sources françaises et internationales constitué pour cette étude, dont sont tirés les comparaisons étrangères et les dispositifs cités.

Les illustrations de cette étude ont été produites par génération assistée à partir de prompts écrits pour la série, dans la charte graphique Keoscopie ; les graphiques sont construits à partir des tableaux cités en source. Les photographies sont celles de l'enquête Sciences Po – Keolis.

Deux réserves de lecture. Les données canadiennes et américaines sur l'assimilation modale datent de 2001 : la pente est robuste et confirmée par la littérature postérieure, mais les niveaux sont anciens. Et la prépublication d'Alsaleh, Farooq et Patterson (2025) n'a pas été évaluée par les pairs ; elle est citée comme piste, pas comme preuve.

Sources

- Orfeuil J.-P., Mobilité, détention du permis de conduire et emploi, note d'analyse, avril 2025 (EMP 2019, Insee/SDES ; tableaux 4, 5, 6, 7, 8, 15, 16). Cité avec l'accord de l'auteur.
- Marchand C., Selemanni A., Sterin S., Dhotre O., Mobilités plurielles, rapport final, Sciences Po – Keolis, juin 2026, et récits associés.
- Gomez L., « La mobilité quotidienne des immigrés en France », Région et Développement n° 59, 2024, p. 79-107.
- Meurs D., Lhommeau B., Okba M., Emplois, salaires et mobilité intergénérationnelle, Ined, Document de travail n° 182, 2012 (Trajectoires et Origines 2008).
- Insee, Immigrés et descendants d'immigrés en France, édition 2023 : fiches « Privation matérielle et sociale » (SRCV 2020) et « Localisation » ; dossiers Elipa 2 (DSED). Insee, recensement 2022.
- Cerema pour le CGET, La mobilité des résidents des QPV dans les enquêtes ménages déplacements, 2018. STIF/DRIEA, Motorisation et usage de la voiture en Île-de-France, EGT 2010, 2013.
- GOV.UK, Ethnicity facts and figures, « Driving licences » (National Travel Survey, DfT), 2015-2019 et 2021. Transport for London, Travel in London: Understanding our diverse communities, 2019.
- Transportøkonomisk institutt (Norvège), 2008, cité dans TØI 2017. infas/DLR, Mobilität in Deutschland 2023, Ergebnisbericht, chapitre 13. Shaw C., Tiatia-Seath J., Journal of Transport Geography, 2022 (Aotearoa/Nouvelle-Zélande).
- Heisz A., Schellenberg G., Public Transit Use Among Immigrants, Statistique Canada, 2004. Preston V., McLafferty S., Maciejewska M., TESS, 2022. Alsaleh N., Farooq B., Patterson Z., Mobility Behaviour of Immigrants in Canada, prépublication arXiv, 2025.
- Tal G., Handy S., The Travel Behavior of Immigrants and Race/Ethnicity Groups, UC Davis ITS, 2005. Blumenberg E., Evans A., Journal of Public Transportation, 2010. Migration Policy Institute, « Movement after Migration », 2021. Barajas J., Agrawal A., Chatman D., Journal of Public Transportation, 2018. Hainmueller J., Lawrence D., Lueders H., PNAS, 2017 (loi AB60).
- Delbosc A., Shafi F., « What do we know about immigrants' travel behaviour? », Transport Reviews, 2023. Shafi F., Delbosc A., Rose G., Transportation, 2023 (Melbourne). Welsch J., Conrad K., Wittowsky D., Transportation, 2018 (Offenbach). Geis I., European Transport Research Review, 2019 (Rhin-Main).
- MAPURBAN, Migrant Access to Public Urban Infrastructures: Berlin, Stockholm, London, 2023. George S., Salomo K., Pfaff T., Journal of Ethnic and Migration Studies, 2025. Liao Y. et al., npj Sustainable Mobility and Transport, 2025. IRFAM, La mobilité et l'insertion professionnelle des réfugiés et des primo-arrivants en Belgique, 2022. Mob'In France, programme Intégracode. Stratégie nationale pour l'accueil et l'intégration des réfugiés, 2018, action n° 31.
- Goris I., Jobard F., Lévy R., Police et minorités visibles, Open Society Justice Initiative, 2009. Défenseur des droits, Enquête sur l'accès aux droits, 2e édition, vol. 1, 2025. Ifop / Fondation Jean-Jaurès, Les Françaises et le harcèlement dans les lieux publics, 2018. Communiqué URIOPSS / FAS Île-de-France, 14 octobre 2025.
- Keolis, Derrière les apparences n° 2 « Des apps et des hommes », n° 4 « Fenêtre sur quai », « Quand le genre dicte la mobilité », « Smells like teen transit ». Le Breton É., Bouger pour s'en sortir, Armand Colin, 2005.