

## **Les liens sociaux au service de la mobilité urbaine : le cas des étudiants internationaux maghrébins à Montréal**

### **18e Colloque de la Relève VRM**

Islem BENDJABALLAH

Doctorant en Études Urbaines à l'INRS

*Directrice : Pre Annick Germain*

[Islem.Bendjaballah@inrs.ca](mailto:Islem.Bendjaballah@inrs.ca)

### **Problématique et boîte à outils**

Aujourd'hui, il n'est plus question d'immigration mais de migration. Ce changement de paradigme génère de nouvelles questions comme celle de la rétention des migrant.es temporaires (ex : les étudiant.es internationaux). Pour un.e migrant.e, la ville d'accueil est perçue comme un lieu de séjour temporaire jusqu'à ce qu'elle devienne son chez-lui(elle). Le sentiment d'être chez soi dans une ville passe par l'attachement qu'une personne éprouve à l'égard de ses espaces (Ripoll et Veschambre 2005). Une personne mobile pourra entretenir des liens avec plusieurs espaces urbains. Si, il(elle) arrive à s'approprier plusieurs d'entre eux en même temps, il(elle) pourra construire un sentiment de chez soi dans cette ville. La mobilité urbaine dépend de plusieurs facteurs : le moyen de déplacement, le climat, la capacité de mobilité, les compétences de mobilité, l'origine sociale, le genre, la ville (accessibilité, aménagement) etc.

Nous voulons savoir si les réseaux sociaux influencent la mobilité urbaine des migrant.es dans la ville d'accueil? Si oui, comment?

Un réseau social peut être défini comme étant l'ensemble de liens et de relations qu'une personne peut construire dans le temps avec d'autres individus (Vézina 2007). Il est défini par : sa taille (le nombre des individus reliés), sa diversité (l'hétérogénéité de ses membres), sa densité (les relations entre les membres), la nature des liens (forts, faibles...) (Charbonneau et Turcotte 2002). Selon Claude Fischer (1982), le réseau social est une construction individuelle (*self-selection*) et les membres d'un réseau peuvent changer dans le temps.

Les réseaux sociaux ont été aux centres de plusieurs études sur l'immigration. Un.e migrant.e a deux types de réseaux: un réseau prémigratoire et un réseau post-migratoire. Le premier représente les proches (famille, amis) qui sont déjà installés dans la ville d'accueil. Ils sont la première source d'informations du migrant.e. (Arcand, Lenoir-Achdjian et Helly 2009 ; Gauthier 2013). Le deuxième est plus important pour l'intégration socioéconomique, car il permet un accès à d'autres réseaux. Sa taille dépend de la volonté du migrant.e à élargir son réseau personnel et de son « intelligence sociale » dans la société d'accueil (Granovetter 1973 ; 1974). D'autres travaux comme ceux de Jean Remy soulignent l'importance de la mobilité urbaine pour construire ou élargir son réseau personnel ; plus une personne est mobile, plus elle rencontrera d'autres individus avec qui des liens pourront être construits (Remy 2015).

Dans le cadre de ce colloque, nous essayerons de répondre à notre question en prenant comme cas d'étude l'expérience migratoire des étudiants internationaux maghrébins qui séjournent à Montréal:

- **Comment les réseaux sociaux influencent-ils la mobilité urbaine des étudiants internationaux maghrébins à Montréal?**

### **La collecte de données**

Entre 2017 et 2019, le nombre des étudiant.es maghrébin.es au Québec a connu une augmentation de plus de 200% (+300% d'Algérien,nes, +100% de Marocain.es et +75% de Tunisien.nes). Ce flux migratoire récent connaît une concentration dans la ville de Montréal qui sera notre terrain d'étude.

Un des objectifs de cette présentation est d'expliquer la relation qui existe entre la taille d'un réseau social et la fréquence de mobilité urbaine. Étant donné l'effet que peut avoir le temps sur la construction des réseaux sociaux, nous avons mené une étude longitudinale basée sur des entrevues semi-dirigées et des cartes géographiques. Nous avons rencontré une quinzaine de nouveaux étudiants maghrébins à Montréal 3 fois durant un an (un mois après leur arrivée, 6 mois après et 12 mois après -d'octobre 2019 à octobre 2020-). Tous sont venus au Québec en août 2019 pour faire une maîtrise avant que 7 d'entre eux choisissent de continuer dans des formations de DEP (Diplôme d'étude professionnelle). Ce

changement s'inscrit dans une stratégie d'immigration qui permettait un accès rapide à la résidence permanente avant la réforme du programme de l'expérience québécoise (PEQ) en été 2021. Les détails de cette manœuvre ne seront pas abordés ici. Néanmoins, nous devons la mentionner pour pouvoir discuter de la diversité dans les réseaux et des fréquences de mobilité.

### **La mobilité urbaine, entre déplacements et appropriation :**

Il n'est pas facile de mesurer la mobilité d'une personne. C'est pourquoi nous avons jugé bon de se présenter aux rencontres sans aucune grille. La liberté que nous avons laissée à nos participants n'était pas sans conséquence. Nous nous sommes retrouvés avec beaucoup de données et de détails sur leur vie quotidienne sans aucune structuration. En même temps, c'est ce qui nous a permis d'identifier les trois critères que nous utiliserons pour mesurer leur mobilité : la fréquence de mobilité, les motifs de déplacements et les lieux visités.

Nous distinguons deux types de déplacements: obligatoires (l'école, travail, courses...) et non obligatoires (loisirs, rencontres avec ami.es ou famille...). Cette classification va nous permettre de mesurer la fréquence de mobilité par rapport à leurs formations avant la pandémie et durant la pandémie.

**Avant la pandémie (COVID-19)** : La majorité des déplacements des étudiants universitaires étaient pour des motifs obligatoires. De temps à autre, ils se permettaient une balade en ville ou une sortie avec leurs ami.es. Le manque de temps libre semble être le facteur principal de la sédentarité de ces étudiants. Ce qui n'était pas le cas des étudiants de DEP qui étaient beaucoup plus mobiles! En effet, le manque d'intérêt vis-à-vis les études leur permettait d'avoir du temps libre pour des visites touristiques et des soirées entre ami.es. Mais surtout, ils travaillaient tous dans la livraison et ils étaient en déplacement constant.

**Durant la pandémie (COVID-19)**: En mars 2020, un confinement total a été déclaré à Montréal impliquant la fermeture des universités et des instituts de formation et l'interdiction des déplacements. Ces mesures ont eu un grand impact sur la mobilité des universitaires. Ils essayaient toujours de trouver un peu de temps libre dans la mesure du possible pour sortir en ville entre ami.es mais les études passaient avant tout. En revanche, les étudiants de DEP sont devenus

encore plus mobiles. Avec les cours en ligne. Ils avaient la possibilité de se connecter sur leurs smartphones et travailler en parallèle, pour ne pas dire parcourir la ville. Donc, ils pouvaient avoir plus de temps libre pour du tourisme et pour voir leurs ami.es. Pour eux, le confinement était l'occasion ou jamais pour mieux connaître Montréal.

Revenons maintenant au troisième critère qui est : les lieux visités. Cet axe nécessitait une autre classification, selon la variable temporelle, soit le temps passé à Montréal. Après un mois de leur arrivée, la majorité d'entre eux évoquaient : des lieux touristiques (comme le Vieux Port ou le Mont-Royal), leurs quartiers de résidence et des endroits autour de leurs universités. Six mois après, nous avons remarqué une sédentarité chez la majorité d'entre eux que nous associons au facteur climat ; « L'hiver, tu restes chez toi » (un participant). Un an après leur arrivée, nos participants ont acquis ce que nous appelons « une culture de mobilité et de vie urbaine ». L'été leur a permis de visiter les différents parcs de Montréal et de s'approprier quelques-uns. Nous avons aussi noté deux types de lieux qui revenaient durant la deuxième et la troisième rencontre : le premier lieu qu'ils ont visité à Montréal et les espaces qu'ils ont déjà visités avec des ami.es.

À partir de ces trois critères, nous avons réalisé des profils types d'étudiants basés sur leur mobilité :1) Étudiants sédentaires 2) Étudiants moyennement mobiles 3) Étudiants très mobiles 4) Étudiants hypermobiles. À partir de cette typologie, nous avons identifié les facteurs qui ont une influence sur la mobilité urbaine des étudiants maghrébins à Montréal : les langues maîtrisées, les moyens de déplacement, le climat, les caractéristiques individuelles, la formation et leurs réseaux sociaux

### **Les réseaux sociaux au service de la mobilité urbaine?**

Afin de déterminer la nature de l'influence des réseaux sociaux sur la mobilité urbaine, nous les avons comparés avec la fréquence de mobilité et les types des lieux visités. Avec nos participants, nous avons essayé de reconstruire leurs réseaux sociaux avant de leur demander d'identifier les espaces qu'ils visitent souvent et qu'ils se sont appropriés grâce à leurs ami.es. La triangulation des données de cet exercice avec ceux sur la mobilité urbaine nous a permis de savoir

quelles variables dans les réseaux sociaux peuvent être comparées avec la fréquence de déplacement et les lieux visités. Il nous est donc possible d'avancer que :

**-La taille du réseau a un impact direct et fort sur la fréquence de déplacement**

En comparant la taille des réseaux sociaux de nos participants avec leurs fréquences de mobilité, nous avons noté que les étudiants très mobiles et hypermobiles avaient de larges réseaux sociaux. Ils avaient beaucoup de connaissances et d'amis avec qui sortir et chez qui passer un week-end ou une soirée. Donc, ils devaient souvent se déplacer pour pouvoir rencontrer les personnes de leurs réseaux. Quant aux étudiants sédentaires ou à mobilité moyenne, ils avaient un petit réseau et ils fréquentaient très peu d'endroits en dehors de leurs quartiers : « Ce n'est pas très amusant de sortir se balader dans la ville seul » (un participant)

**-La diversité des membres dans les réseaux a un impact direct sur les lieux visités**

La majorité des étudiants de DEP ont des réseaux sociaux très homogènes (genre et ethnicité). Ils restent entre Maghrébins et entre hommes seulement. Cette non-diversité s'est reflétée sur les types de lieux visités. Ils fréquentent les mêmes parcs, les mêmes cafés et les mêmes quartiers. Cette situation nous amène à se demander s'ils ne vivent pas une sédentarité dans leur hypermobilité. D'autre part, nous pouvons constater l'hétérogénéité des réseaux sociaux des universitaires à la lecture de leurs cartes. Malgré leurs faibles fréquences de mobilité, ils se sont approprié autant d'endroits voire plus que ceux qui sont hypermobiles avec un réseau homogène.

**En guise de conclusion;** J'aimerais revenir sur la définition de la mobilité urbaine qui est loin d'être un simple changement de lieux ou un déplacement d'un point A vers un point B. C'est une expérience urbaine dans laquelle l'acteur mobile est en contact direct avec les espaces urbains et avec d'autres personnes. Il vit les ambiances urbaines et architecturales, il communique avec sa ville. C'est une expérience qui le transforme.