

**Les pratiques de mobilité des
jeunes et l'engagement socio-
politique. Une comparaison de
deux quartiers de la région
métropolitaine de Montréal**

Julie-Anne Boudreau, Laurence
Janni et Olivier Chatel

INRS

Université d'avant-garde

Centre - Urbanisation Culture Société

**Les pratiques de mobilité des
jeunes et l'engagement socio-
politique. Une comparaison de
deux quartiers de la région
métropolitaine de Montréal**

Julie-Anne Boudreau, Laurence
Janni et Olivier Chatel

Laboratoire Ville et ESPaces politiques (VESPA)



Institut national de la recherche scientifique
Centre - Urbanisation Culture Société

Août 2011

Responsabilité scientifique : Julie-Anne Boudreau
Julie-Anne_Boudreau@ucs.inrs.ca
Institut national de la recherche scientifique
Urbanisation, Culture et Société

Diffusion :
Institut national de la recherche scientifique
Centre – Urbanisation Culture Société
385, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2X 1E3

Téléphone : (514) 499-4000
Télécopieur : (514) 499-4065

www.ucs.inrs.ca

ISBN 978-2-89575-254-7

Dépôt légal : - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2011
- Bibliothèque et Archives Canada

© Tous droits réservés

Remerciements

Nous tenons à remercier vivement les nombreuses personnes qui ont contribué à cette recherche, en commençant par Alain Philoctète, étudiant à la maîtrise en Pratiques de recherche et action publique, dont le stage à la Maison d'Haïti nous a permis d'accéder à de nombreux jeunes de St-Michel. Nous en profitons également pour saluer et remercier les patrouilleurs de rue de la Maison d'Haïti qui ont travaillé avec Alain pendant son stage, et plus particulièrement Gaby Pierre, sans qui nous n'aurions pu rejoindre les jeunes.

Deux stagiaires étudiants forts dynamiques, Hugo Wagneur et Laetitia Lacouture, ont travaillé avec nous sur ce projet de façon intensive lors de leur séjour au Laboratoire Ville et ESPaces politiques (VESPA) de l'INRS dans le cadre de leur formation à l'École nationale des travaux publics de l'État (ENTPE) de Lyon.

Ce projet n'aurait pas été possible sans le soutien financier du Fond québécois de recherche sur la société et la culture (FQRSC-programme Établissement des nouveaux chercheurs), du Centre Métropolis du Québec et de la Chaire de recherche du Canada sur l'urbanité, l'insécurité et l'action politique. L'élaboration des objectifs de recherche s'est faite en partenariat avec la Division de la diversité sociale de la Ville de Montréal, où nous tenons à souligner tout particulièrement le soutien de Amadou Lamine Cissé qui a cru en nos hypothèses surprenantes, ainsi que de Jocelyne Lebrun, qui a accueilli Olivier Chatel comme stagiaire. Son mémoire, intitulé « Dynamique partenariale et coproduction de la sécurité : le cas du programme Tandem dans le quartier St Michel à Montréal » est d'ailleurs issu de ce stage.

Ce projet s'inscrit également dans le cadre des travaux de l'équipe de recherche MéSo (Métropolisation et Société). Nous remercions les collègues, Laurence Bhérer, Sandra Breux, Jean-Pierre Collin, Pierre J. Hamel, Claire Poitras et Gilles Sénécal, pour les échanges réguliers sur les questions de mobilité.

Au Cégep Ahuntsic, nous tenons à remercier Isabelle Morin, coordonnatrice de l'enseignement préuniversitaire et de la formation collégiale, et Josée Déziel, professeure de psychologie et responsable de la coordination départementale en sciences sociales, qui ont généreusement accepté de faire distribuer nos questionnaires dans les classes et de faciliter le recrutement d'étudiants pour les entretiens. Au Collège Montmorency, c'est grâce à Sylvain Gauthier, coordonnateur du programme de sciences humaines, que nous avons pu recueillir plusieurs réponses à nos questionnaires. À

l'École secondaire Mont-de-Lasalle, nous avons également bénéficié du support de la direction (particulièrement Alain Paul) afin de faire une activité dans une classe de secondaire 5 et effectuer quelques entretiens.

La révision linguistique a été assurée par Alexia Bhéreur-Lagounaris et la mise en forme par Cindy Rojas. Bien sûr, les analyses présentées ici sont la seule responsabilité des auteurs et n'engagent en rien nos partenaires et collaborateurs tout au long de cette recherche. En terminant, nous remercions chaleureusement les jeunes qui se sont exprimés aux différentes étapes de ce projet et avec qui nous espérons poursuivre le travail.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS.....	III
LISTE DES FIGURES.....	V
LISTE DES CARTES	VI
INTRODUCTION.....	1
1. PROBLÉMATIQUE.....	5
1.1 La mobilité comme levier d'intervention sociale : Les exemples français et étatsunien.....	5
1.2 Les compétences acquises par la mobilité autonome.....	8
1.3 La mobilité comme capital socioculturel inégalement distribué.....	11
1.4 Questions de recherche	14
2. MÉTHODOLOGIE.....	17
2.1 Les quartiers à l'étude	19
2.1.1 Saint Michel	19
2.1.2 Ahuntsic	21
2.1.3 Laval-des-Rapides.....	23
2.2 Lieux de rencontre avec les jeunes	25
2.2.1 Parc François Perreault (Saint-Michel).....	25
2.2.2 Cégep Ahuntsic (Ahuntsic)	27
2.2.3 École secondaire Mont de LaSalle et Cégep Montmorency (Laval)	28
2.3 Outils de collecte des données.....	29
2.4 Échantillons et méthode de recrutement.....	31
2.4.1 Les participants aux entrevues individuelles et au <i>focus group</i>	31
2.4.2 Les répondants au questionnaire sur la mobilité.....	32
2.5 Limites	35
3. RÉSULTATS.....	37
3.1 Pratiques de mobilité autonome en ville et en banlieue	37
3.1.1 La mobilité de jeunes Montréalais : le cas d'Ahuntsic.....	37
3.1.2 La mobilité des jeunes Lavallois : le cas de Laval-des-rapides.....	44
3.2 Les effets de la mobilité autonome sur le sentiment de compétence et l'engagement sociopolitique des jeunes.....	49
3.2.1 Apprendre en se déplaçant.....	51
3.2.2 Compétences de mobilité et sentiment de compétence.....	56
3.2.3 L'engagement sociopolitique des jeunes : l'importance de l'exploration et de la comparaison	61
CONCLUSION	75

Quelles sont les pratiques de mobilité des jeunes à Laval et à Montréal?	75
Dans quelle mesure les pratiques de mobilité favoriseraient-elles le sentiment de compétence chez les jeunes?	76
Est-ce le sentiment de compétence mène les jeunes à s'engager positivement dans leur milieu?	77
Des pistes d'action.....	78
BIBLIOGRAPHIE.....	81

Liste des figures

Figure 1: Publicité immobilière mettant en valeur l'urbanité du projet « à deux pas » du métro, Laval	1
Figure 2 : Publicité apposée sur le sol de la station Montmorency lors de l'inauguration, avril 2007	5
Figure 3 : Publicité d'une association d'aide aux plus démunis : Donnez votre voiture pour aider les plus démunis, Boston, août 2008	7
Figure 4 : Publicité pour le programme Katimavik	13
Figure 5 : Résultats de l'étude à Los Angeles.....	18
Figure 6 : Tableau comparatif des 3 quartiers étudiés (revenus, jeunes, immigration, minorités visibles, monoparentalité)	25
Figure 7 : Répartition des répondants par quartier et par milieu social	32
Figure 8 : Ahuntsic- Composition de l'échantillon	33
Figure 9 : Montmorency - Composition de l'échantillon	34
Figure 10 : Fréquence d'utilisation hebdomadaire des transports collectifs en fonction de la distance domicile-cégep	38
Figure 11 : Fréquence d'utilisation hebdomadaire des transports collectifs en fonction du motif du déplacement	39
Figure 12 : Utilisation hebdomadaire des transports collectifs en fonction de la fréquence avec les parents.....	40
Figure 13 : Fréquence d'utilisation hebdomadaire des transports collectifs en fonction de l'âge de l'autonomie.....	40
Figure 14 : Répartition des origines sociales en fonction de la distance domicile-cégep.....	42
Figure 15 : Relation entre l'âge de l'autonomie et l'éducation des parents	42
Figure 16 : Âge de l'autonomie en fonction de la distance domicile-Cégep	43
Figure 17 : Fréquence d'utilisation hebdomadaire des transports collectifs en fonction de la distance domicile-Cégep	44
Figure 18 : Fréquence d'utilisation hebdomadaire des transports collectifs en fonction du motif du déplacement	45
Figure 19 : Fréquence d'utilisation hebdomadaire des transports collectifs en fonction de l'usage avec les parents	45
Figure 20 : Fréquence d'utilisation hebdomadaire des transports collectifs en fonction de l'âge de l'autonomie	46
Figure 21 : Répartition des origines sociales en fonction de la distance domicile-Cégep	47
Figure 22 : Relation entre l'âge de l'autonomie et l'éducation des parents	47
Figure 23 : Âge de l'autonomie en fonction de la distance domicile-Cégep	48
Figure 24 : Sentiment de compétence en fonction des pratiques de mobilité de voyage, exprimé en pourcentage de l'échantillon	59
Figure 25 : Indice de mobilité globale de l'échantillon (cumul des valeurs assignées pour la mobilité résidentielle, la mobilité de voyage et la distance de navettage pour chacun des jeunes interviewés)	63
Figure 26 : Niveau d'engagement sociopolitique en fonction du sentiment de compétence selon le quartier de résidence, exprimé en pourcentage de l'échantillon	65
Figure 27 : Profil du sentiment de compétence et du niveau d'engagement sociopolitique des jeunes interviewés	66
Figure 28 : Niveau d'engagement sociopolitique en fonction du sentiment de compétence, exprimé en pourcentage de l'échantillon	66

Liste des cartes

Carte 1 : Localisation du quartier Saint-Michel	19
Carte 2 : Localisation du quartier Ahuntsic	21
Carte 3 : Localisation de Laval-des-Rapides	23
Carte 4 : Localisation de l'école François Perrault.....	26
Carte 5: Localisation du Cégep Ahuntsic	27
Carte 6: Localisation de l'école secondaire Mont de LaSalle.....	28
Carte 7: Localisation du Cégep Montmorency	29

.

Introduction

Nous présentons ici les résultats d'un projet de recherche exploratoire qui met en relation l'appréhension face à la ville, la mobilité et la mobilisation politique des jeunes en ville et en banlieue par une étude des cas de Montréal et de Laval.

On s'est longtemps représenté la banlieue comme un lieu de résidence calme, entretenu, sécuritaire, qui préserve des valeurs traditionnelles propices à l'éducation des enfants, et se désintéresse partiellement de la vie politique. Ces stéréotypes subsistent, bien que beaucoup de faits démentent de telles affirmations : les habitants des banlieues subissent aussi les bouchons et la pollution, des associations de mobilisation politique fleurissent un peu partout, et les violences et crimes attribués aux villes s'étendent désormais au périurbain.

De plus, aujourd'hui, le cas particulier de Laval que nous avons étudié n'est plus considéré comme une banlieue, en tout cas pour ceux qui y habitent. Il y existe des commerces spécialisés, des salles de spectacle, des restaurants gourmands, et bon nombre de ses habitants travaillent sur place. La municipalité de Laval capitalise d'ailleurs sur cette image urbaine dans ces activités promotionnelles, en lien surtout avec l'arrivée du métro.



Figure 1 : Publicité immobilière mettant en valeur l'urbanité du projet "à deux pas" du métro, Laval

Il y a donc tout lieu de penser que les représentations changent, et qu'avec elles, arrivent déceptions ou préférences, qui pourraient motiver la mobilisation politique des habitants de ces banlieues. Afin de mettre en lumière la représentation du lieu de vie des jeunes de Laval-des-Rapides et d'un quartier de Montréal, St-Michel, nous avons confronté les visions qu'ont les jeunes de chacun des quartiers. Nous nous sommes demandé si, par une plus grande mobilité, qui pourrait être permise grâce à l'arrivée récente du métro à Laval, les jeunes des banlieues pourraient connaître mieux la ville, et s'en imprégner dans le but d'un développement culturel positif. En effet, un article parmi plusieurs parus dans *La Presse* parlait de « l'inquiétude » que suscitait l'arrivée du métro à Laval, qui pourrait amener avec lui les gangs de rue montréalais (Touzin, 2005). Un entretien avec les services de police de Laval nous a également confirmé que les commerçants et citoyens étaient anxieux, ce qui a mené à la mise en place de rondes sur 300 mètres autour des stations dès six mois avant leur ouverture en avril 2007. L'École secondaire Mont-de-Lasalle, nous a-t-on dit, a décidé d'introduire un uniforme pour ses élèves en partie en prévision de l'arrivée du métro qui risquait de faire augmenter la sollicitation auprès de leurs élèves.

Nous pensions qu'au contraire, l'ouverture d'esprit vers le milieu urbain que peut provoquer l'arrivée du métro en banlieue pourrait être le début d'un comportement politique engagé. Nous avons donc d'une part étudié les représentations de la ville et de la banlieue chez les jeunes, et nous avons étudié la politisation des jeunes des deux milieux de vie en lien avec leur mobilité. Nous avons travaillé plus en détail sur les pratiques de mobilité quotidienne et d'utilisation des transports en commun chez les jeunes de Montréal et de Laval.

En résumé, cette recherche ne visait pas à étudier directement les pratiques de mobilité des gangs de rue ou la criminalité dans et par le métro, mais plutôt à comprendre en quoi la mobilité des jeunes en général pourrait contribuer à :

1. diminuer le sentiment d'insécurité plutôt que de l'intensifier comme le suggère le débat médiatique;
2. favoriser la compréhension interculturelle; et
3. développer des compétences nouvelles chez les jeunes ce qui pourrait les détourner de l'adhésion aux gangs de rue.

Ceci nous a permis de :

- mieux comprendre comment les jeunes expriment leurs comportements politiques dans les deux milieux de vie (selon un continuum d'engagement sociopolitique)

- mettre au défi les stéréotypes que se fixent les jeunes de la banlieue et de la ville respectivement sur la ville et la banlieue, en offrant la vision de chacun aux autres
- vérifier si l'arrivée du métro à Laval pouvait permettre aux jeunes d'acquérir, par une mobilité accrue, une ouverture culturelle sur la ville
- penser autrement les dispositifs de prévention en place pour les jeunes « à risque » de recrutement dans les gangs de rue à St-Michel.

1. PROBLÉMATIQUE

L'arrivée du métro à Laval a servi de laboratoire pour explorer une problématique plus large, celle de la mobilité comme outil de développement social. C'est surtout en France et aux États-Unis que les interventions sociales sont de plus en plus pensées en relation avec les pratiques de mobilité. La plupart des interventions sociales sur la mobilité ont pour objectif la réinsertion sur le marché du travail. Ainsi, la mobilité comme levier d'intervention sociale se limite actuellement à des mesures d'employabilité. L'hypothèse de notre projet de recherche est que la mobilité pourrait également servir à d'autres facettes du développement social.



Figure 2 : Publicité apposée sur le sol de la station Montmorency lors de l'inauguration, avril 2007

1.1 La mobilité comme levier d'intervention sociale : Les exemples français et étatsunien

Les origines de ces interventions sociales remontent aux débats étatsuniens sur le « *spatial mismatch* ». En 1968, Kain montre l'impact du lieu de résidence sur l'employabilité des Afro-Américains : non seulement ceux-ci peuvent difficilement accéder aux emplois qui se délocalisent loin de leur quartier, mais ils font également face à la discrimination sur le marché du travail lorsque les employeurs voient qu'ils habitent le « ghetto ». Ces nombreuses études sur le « *spatial mismatch* » s'appuient

également sur les travaux à propos des effets de la concentration de la pauvreté. On y suggère que les quartiers isolés spatialement et socialement arrivent difficilement à s'en sortir parce que la concentration de la pauvreté entraîne un cercle vicieux de décomposition de l'entraide, du système scolaire, etc. Il y a, d'un côté, les théories de la « contagion » qui mine ces quartiers; et de l'autre côté, les théories sur le capital social et les réseaux sociaux, selon lesquelles la concentration de ménages pauvres permettrait au contraire de s'appuyer sur les réseaux sociaux du quartier.

En réponse à ces travaux, la Politique de la ville en France et la *Welfare Reform* (1996) aux États-Unis ont incorporé plusieurs dispositifs d'aide à la mobilité. De façon générale, les divers dispositifs rattachés à ces grandes politiques doivent choisir entre trois voies possibles (Fol, 2005 : 206):

1. rapprocher les emplois des pauvres en développant l'emploi local
2. rapprocher les pauvres des emplois en favorisant la mobilité résidentielle
3. faciliter les déplacements des ménages pauvres vers les secteurs riches en emplois

Aux États-Unis, la réforme de l'aide sociale comprenait des fonds généreux pour l'aide au transport, le plus important était le *Job Access and Reverse Commute Program* (125 millions de dollars par an entre 1999 et 2003). Ce fonds était principalement destiné aux transports collectifs, souvent des systèmes de minibus gérés par des associations locales. Cependant, ses effets ont été assez limités et plusieurs travaux concordent maintenant à demander plutôt un programme facilitant l'accès à une voiture. C'est d'ailleurs le point focal des campagnes de plusieurs organismes d'aide aux plus démunis.



**Figure 3 : Publicité d'une association d'aide aux plus démunis :
Donnez votre voiture pour aider les plus démunis, Boston, août 2008**

En France, dès 1967, le gouvernement met en place des aides pour une double résidence et pour le déménagement des chômeurs. En 1992, on crée des programmes d'aide aux déplacements quotidiens, qui se renforceront en 2002 avec le Plan d'Aide au Retour à l'Emploi. On y offre des aides pour que les individus puissent se rendre aux entrevues de recrutement et des aides de reprise d'emploi (déménagement, double résidence, déplacements quotidiens en auto ou transport collectif). D'autres dispositifs ont été implémentés : remboursement des frais kilométriques en voiture ou en taxi, remboursement des cartes d'abonnement au transport en commun, incitations financières au covoiturage, prolongation des lignes existantes de transport collectif et création de nouvelles lignes, systèmes à la demande de prise en charge de la mobilité pour les études et le travail pour les familles monoparentales, aides au passage du permis de conduire, garanties publiques pour l'accès aux prêts bancaires pour l'achat d'une automobile, aides d'urgence pour les réparations et bons de taxis (Orfeuil, 2006). Certaines associations ont également des programmes de prêt de cyclomoteurs ou de location de voitures à bas prix. Il faut savoir cependant qu'en France, les autorités et la plupart des chercheurs insistent sur la bonne desserte en transport collectif déjà existante dans les quartiers précarisés, et donc rejettent partiellement les travaux étatsuniens sur le « *spatial mismatch* ». On y favorise plutôt des programmes de développement du marché local de l'emploi (Ghora-Gobin et Kirsbaum, 2001).

1.2 Les compétences acquises par la mobilité autonome

Si la mobilité comme levier d'intervention sociale a surtout visé l'insertion sur le marché du travail, nous explorons dans ce projet la possibilité de la considérer plus largement comme facteur de développement personnel. Pour ce faire, il importe de déterminer quelles sont les compétences nécessaires pour se déplacer, mais également celles que l'on acquiert en se déplaçant et qui peuvent servir à l'insertion sociale.

Les travaux français sur la mobilité nous apprennent qu'elle exige certaines compétences. Celles-ci se distinguent habituellement entre :

1. **compétences formelles** : connaissance de la langue publique, connaissance des codes de civilité, connaissance des lieux où tel ou tel besoin peut être satisfait
2. **compétences expertes** : savoir lire un plan ou une grille horaire, acheter un billet, conduire une voiture, connaître le réseau reliant les lieux que l'on désire fréquenter
3. **compétences kinesthésiques** : lire des paysages différents et savoir s'orienter

Nous ajoutons également :

4. **compétences émotionnelles** : aptitude à gérer le « choc culturel » plus ou moins important vécu lors des déplacements vers des lieux inconnus, capacité de gérer les émotions liées à l'absence d'êtres chers.

Les deux premiers types de compétences pourraient s'acquérir à l'école, par exemple, par des sorties fréquentes, des stages de socialisation à l'espace urbain, des exercices de lecture de plans, etc. Par contre, les deux derniers relèvent beaucoup plus du milieu familial qui peut procurer certaines dispositions émotives. À partir d'une étude sur les facteurs contraignant la mobilité autonome des enfants à Londres, O'Brien et ses collègues (2000) constatent que les choix des enfants en matière de déplacements sont conditionnés par les habitudes familiales. Ils écrivent :

Familial practices are a crucial context for understanding children's geographies, not just through dimension of parental control but also through emotional and cultural orientation embedded in intergenerational negotiation concerning children's access to public space. (*O'Brien et al., 2000 : 270*)

C'est également ce que confirme partiellement notre sondage par questionnaire, comme nous le présentons plus loin. Mais, comme nos entretiens le confirment, c'est surtout par l'expérimentation que l'on peut acquérir ces compétences kinesthésiques et émotionnelles. En effet, les travaux de psychologie environnementale et de géographie de l'enfance sont ici très instructifs. Ils ont été développés dans le but de faire valoir

l'importance de laisser les enfants se déplacer seuls, sans les parents. Il s'agit d'une réponse au fait que depuis une vingtaine d'années en Occident, les enfants ne peuvent généralement être autonomes dans leurs déplacements que vers l'âge de 8-9 ans parce que les parents craignent pour leur sécurité (O'Brien et al., 2000). De plus, une série d'études sur les trajets vers l'école indique que les enfants sont de plus en plus accompagnés en voiture (McMillan, 2005). En réaction à ces tendances, plusieurs chercheurs insistent sur l'importance de revaloriser la mobilité autonome des jeunes. Il y a d'abord tous les arguments concernant la santé publique : les trajets à pieds vers l'école auraient un impact positif sur l'obésité et les taux de pollution. Mais ce qui nous intéresse plus particulièrement ici, ce sont les travaux démontrant que la mobilité autonome des jeunes (et le fait de se déplacer à pieds pour les plus jeunes) favorise le développement de compétences cognitives importantes pour l'apprentissage social de l'enfant.

Par exemple, une étude des trajets maison-école d'enfants de 8-10 ans en Italie montre que les enfants qui se rendent à l'école seuls sont les plus en mesure de s'orienter dans l'espace (compétence kinesthésique). Ceux qui se rendent à l'école en voiture ne savent pas lire un plan, ni parler de leur itinéraire maison-école. Ils ne peuvent décrire le paysage ou les commerces qui bordent leur trajet. Se rendre à l'école seul, à pieds, permet à l'enfant de vivre son trajet comme un enfant, à son rythme, d'observer ce qui lui plaît. Les enfants qui se rendent à l'école à pieds, mais avec un parent ne démontrent pas beaucoup plus de compétences kinesthésiques que ceux qui s'y rendent en voiture. C'est qu'accompagnés d'un adulte, les enfants vivent le trajet comme des adultes, c'est-à-dire, se déplacent le plus rapidement possible du point A au point B.

La psychologie environnementale suggère que pour apprendre à lire un espace macrogéographique (à s'orienter), il faut qu'il y ait un objectif au déplacement (dans ce cas-ci : atteindre l'école). Avoir une destination précise aide à classer les informations et prendre des décisions de façon stratégique : faire des choix. L'apprentissage spatial, autrement dit, facilite l'apprentissage cognitif des processus de solution de problèmes. Et les enfants qui se rendent à l'école seuls ont tendance également à être plus avancés dans d'autres sphères de la vie quotidienne. De plus, les enfants développent un attachement émotif à leur trajet, ce qui les sécurise dans leur quartier puisqu'ils ont l'impression de le maîtriser (Rissotto et Tonucci, 2002).

En effet, en psychologie, la compétence est considérée importante pour un fonctionnement adapté et satisfaisant sur le plan émotif. Une compétence, c'est la capacité d'exercer un contrôle sur des sphères significatives de la vie, et ce faisant, atteindre les objectifs désirés (Chawla et Heft, 2002). On peut donc évaluer une

compétence par le fait qu'une personne atteint ou non ses objectifs. Mais la compétence est également liée au sentiment de compétence, c'est-à-dire la confiance en soi. En général, le sentiment de compétence se développe au fur et à mesure qu'un individu observe que ses actions portent fruit. Les travaux sur la participation des enfants à l'aménagement des parcs montrent que les enfants qui ont participé à de tels programmes ont tendance à s'impliquer socialement par la suite parce qu'ils ont le sentiment d'être capables d'affecter le monde qui les entoure (Chawla et Heft, 2002; Lessard et Torres, 2007; Chawla, 2002). Le sentiment de compétence, en psychologie, renvoie au fait que si une activité a procuré à l'individu de l'information et a débouché sur un événement discernable, celui-ci aura tendance à se réengager dans une autre activité. C'est la récurrence d'expérience d'efficacité personnelle qui s'appelle la compétence. Un individu, par l'expérimentation, devient donc compétent et peut déployer des habilités spécifiques.

Un engagement continu avec son milieu dépend également des qualités de ce milieu. Deux concepts de psychologie environnementale sont importants ici : l'*affordance* et le « *behavior setting* » (contexte comportemental). L'*affordance* d'un lieu renvoie à ce que ce lieu peut potentiellement offrir à quelqu'un. Par exemple, un arbre, pour un enfant, peut potentiellement servir à grimper. Ainsi, un enfant peut décrire un arbre comme un lieu pour grimper. Cette description d'un lieu en fonction de ce à quoi il peut servir pour une personne donnée se nomme l'*affordance* d'un lieu. L'*affordance* n'est pas subjective, mais relative à l'individu (la taille de l'arbre et la taille de l'enfant doivent concorder pour en faire un objet grimpable). Le « *behavior setting* » renvoie aux patterns dynamiques, mais stables pour l'action qu'offrent un lieu. Par exemple, une partie de soccer peut se décrire selon le nombre de joueurs dans chaque équipe, la présence des deux filets, etc. On peut décrire un « *behavior setting* » indépendamment des individus spécifiques qui jouent au soccer à cet instant précis. Il est donc possible d'agir sur les « *behavior setting* » et l'*affordance* afin de créer des espaces favorables au développement de la compétence. Nous y reviendrons concernant la mobilité.

Les recherches sur la géographie de l'enfance s'attardent beaucoup sur les espaces de jeu comme les parcs (Matthews, 1994), mais moins sur l'intégration des déplacements utilitaires dans le développement des enfants. Dans la présente recherche, nous portons donc une attention particulière au métro. Les études influencées par la perspective écologique de Gibson (1979) montrent effectivement que les enfants jouent partout et n'importe où puisque l'espace est perçu non pas en fonction de sa configuration, mais plutôt en fonction de son potentiel (*affordance*). Ainsi, ces travaux permettent de mieux comprendre comment les jeunes perçoivent et modifient les lieux qu'ils fréquentent. La possibilité de modifier un lieu physique est très appréciée par les jeunes. De plus, pour

le jeune, le développement progressif des compétences spatiales, le désir d'autonomie et l'attraction de nouveaux lieux inconnus poussent à explorer, à bouger. Il se bute par contre à certaines contraintes parentales, entre autres.

Certains travaux ont exploré les contraintes imposées par les parents sur l'acquisition par les enfants de la mobilité autonome (Fotel et Thomsen, 2004). Valentine (1997), par exemple, montre que les compétences sont relatives et que les adultes et les enfants font preuve de compétences différentes dans le temps et l'espace. Les enfants évaluent différemment les espaces, ils en savent plus sur l'espace proche que les parents. Ils exhibent des stratégies performatives afin de démontrer leurs compétences et négocier avec les parents pour plus d'autonomie (Valentine, 1997). De Singly (date inconnue) indique même que l'accès autonome des jeunes à la ville « constitue un des indicateurs de l'accès à l'âge adulte » (p. 2).

Pourtant, les enfants ont accès de plus en plus tard à la mobilité autonome. En général, ce qui explique le contrôle parental sur la mobilité des enfants est la peur. Une étude britannique a cependant montré que même avec l'arrivée des téléphones portables, les parents ne laissent pas plus d'autonomie aux enfants (Pain et al., 2005). Les téléphones portables peuvent élargir l'espace autonome des jeunes et leur donner plus de capacité de déplacements, mais ils peuvent également servir à resserrer le contrôle parental s'ils appellent sans cesse pour savoir où est leur enfant. On observe également que la possession d'un téléphone portable semble rassurer les jeunes plus aisés, mais pas ceux des classes moins riches.

Les travaux sur les adolescents de Matthew, Limb et Percy-Smith (1997) montrent que ce qui importe pour l'apprentissage spatial, c'est la façon dont les jeunes prennent contact avec le « 4^e milieu », c'est-à-dire les lieux du quotidien qui ne sont ni la maison, ni l'école et ni les espaces récréatifs formels. Les adolescents préfèrent en général les lieux ordinaires, souvent perçus comme indésirables par les adultes : des bretelles d'autoroute, un bloc de ciment sur un coin de rue. Le métro ferait partie de ce « 4^e milieu ». Nous verrons effectivement plus loin que notre étude montre que les jeunes y voient un potentiel d'action (*affordance*).

1.3 La mobilité comme capital socioculturel inégalement distribué

La mobilité peut être considérée comme un phénomène sociologique central lié aux processus de mondialisation. Les exigences de flexibilité de la main-d'œuvre, les progrès technologiques, la multiplication des choix individuels sont autant de facteurs qui incitent les gens à la mobilité. En effet, il est non seulement possible de se déplacer rapidement et à des coûts relativement accessibles, mais les nouvelles structures

familiales (célibataires, monoparentales s'appuyant sur les ressources de la famille élargie, recomposée) sont éclatées sur plusieurs logements, souvent diffus dans plus d'une ville voire continents. Ces structures familiales, dont on sait qu'elles tendent également à être reproduites d'une génération à l'autre, induisent des comportements de plus en plus mobiles. Par exemple, les enfants de familles recomposées, ayant l'habitude de vivre en alternance dans plus d'un logement, acquièrent généralement plus tôt que d'autres enfants la permission de se déplacer sans leurs parents; ils ont également tendance à quitter le foyer familial plus tôt.

La multiplication des choix dans les biens de consommation et dans les possibilités de styles de vie, combinée à l'éclatement des systèmes traditionnels de croyance, fait en sorte que la vie d'un individu n'est plus tracée à l'avance. Chacun peut, en principe, choisir quelle vie il désire se construire. Pour répondre aux besoins créés par ces choix de vie, les individus ont tendance à se déplacer beaucoup plus : pour faire avancer sa carrière, pour trouver la bonne variété d'épices ou la bonne marque de vêtement, pour explorer le monde pendant les vacances, etc. Cette vie « à la carte », il va sans dire, n'est pas disponible à tous également, selon le statut socioéconomique, les valeurs ethnoculturelles, la santé et l'âge, pour ne nommer que quelques facteurs discriminants.

Les travaux sociologiques sur la mobilité que nous venons de synthétiser mettent en lumière son aspect individuel : bouger est une affaire personnelle et non un phénomène de masse. L'hypothèse que nous avons explorée dans ce projet est que la mobilité participe au développement personnel. C'est pourquoi on parle de mobilité, et non simplement de transport. Être mobile, c'est vivre une expérience spécifique qui façonne qui nous sommes. Ce qu'il importe de souligner, à la lumière des travaux en sociologie de la mobilité, c'est la valorisation constante de la mobilité dans nos sociétés. Être mobile devient un capital socioculturel presque essentiel pour une bonne carrière. Pensons, par exemple, aux nombreux programmes gouvernementaux visant à faire voyager les jeunes (Jeunesse Canada Monde, ou Katimavik). Ces programmes ont pour objectif principal de procurer aux jeunes une expérience de travail et de vie qui augmenteront leur employabilité. Toutefois, ils révèlent une intuition sous-jacente à notre projet de recherche : être mobile, en soi, permettrait le développement de certaines compétences. Mais quelles seraient ces compétences et comment pourraient-elles agir comme facteur de protection et de développement social?



Figure 4 : Publicité pour le programme Katimavik

On trouve déjà, avec l'avènement de l'automobile, les origines de cette valorisation de la mobilité comme capital socioculturel. L'automobile est perçue comme émancipatrice, comme source d'autonomie et de liberté parce qu'elle permet de vaincre les contraintes imposées par la distance. Cette « liberté » en retour, est perçue comme garante d'un certain statut social. Toutefois, comme Kaufmann (2008) l'indique, la mobilité de nos jours peut également être vue comme une forme de soumission aux exigences de souplesse des entreprises. Afin d'associer mobilité et liberté, explique-t-il, il ne faut pas mesurer l'efficacité dans les distances parcourues, mais plutôt le degré de choix. En effet, un professionnel hypermobile, prêt à déménager pour sa carrière ou à faire de longues navettes pour accommoder la carrière de son épouse également, voyage effectivement vite et loin. Par contre, a-t-il vraiment choisi ce mode de vie ou est-il simplement victime des exigences accrues de souplesse dans une économie mondialisée?

La mobilité, donc, est très valorisée dans nos sociétés; elle est vue, à tort ou à raison, comme facteur d'ascension sociale et de liberté. Si le professionnel hypermobile est victime d'un marché du travail de plus en plus compétitif, d'autres, à l'inverse, sont sévèrement punis parce qu'ils n'ont pas même le choix de la mobilité. Plusieurs travaux insistent sur cette répartition inégale du potentiel de mobilité. Certaines personnes ne peuvent pas se déplacer vite, loin et souvent, que ce soit à cause d'un manque d'accès (au transport en commun, à une voiture), à cause d'une santé fragile ou d'un handicap, ou parce qu'ils n'ont pas les compétences nécessaires pour se déplacer. En effet, pour être mobile il faut savoir faire beaucoup de choses : parler la langue; lire un plan pour s'orienter; il faut savoir conduire ou savoir comment acheter un billet de métro; il faut savoir se comporter dans un autobus, ou encore savoir gérer ses peurs, etc. Ces compétences, nous l'avons vu, doivent s'acquérir.

Certaines personnes ont plus d'opportunités que d'autres pour les acquérir. Un article sur la façon dont les jeunes femmes blanches de classe moyenne et élevées en banlieue de Toronto arrivent à se déplacer lorsqu'elles arrivent « en ville » est assez révélateur. Parce qu'elles ont développé un bon niveau de confiance en elles, ces jeunes femmes arrivent à gérer leurs insécurités face aux déplacements en ville. Elles utilisent une série de compétences psychologiques leur permettant de se sentir à l'aise lorsqu'elles sont dans la rue. Par exemple, le fait qu'elles aient bénéficié d'un milieu de vie très peu marqué par la criminalité, combiné au fait qu'elles n'ont pas de soucis financiers et qu'elles n'ont pas souffert de racisme, leur permet d'associer « danger » à des quartiers spécifiquement stigmatisés et surtout à des personnes d'un autre statut socioéconomique et d'une autre couleur de peau. Autrement dit, elles projettent leurs peurs sur des lieux et des victimes potentielles qui sont très différentes d'elles, ce qui leur permet de ne pas se sentir en danger (Kern, 2005). La projection de la peur sur un objet externe à soi est un mécanisme de défense connu en psychologie (pensons par exemple à l'enfant qui, pour gérer ses peurs, les projette sur un monstre caché sous son lit).

Il est certes difficile de régler de telles inégalités dues aux problèmes structureaux de racisme et de classe. Il importe cependant de mieux comprendre les sources de ces inégalités d'accès à la mobilité. On pense souvent que la classe sociale, ou la localisation géographique du quartier expliquerait le fait que certains groupes sont moins mobiles. On suppose que les classes sociales inférieures (les « immobiles ») valoriseraient des repères concrets et non transposables d'un quartier à l'autre, alors qu'un groupe avec plus de capital culturel pourrait plus facilement transposer sa lecture de l'espace, qu'il aurait une plus grande capacité d'abstraction et de délocalisation. Mais une étude menée à Québec (Ramadier, 2002; Ramadier et Després, 2004) nous apprend que la capacité à se déplacer dépend beaucoup plus de la capacité à situer son quartier et les lieux familiers en relation avec le reste de l'agglomération que du capital socioculturel.

1.4 Questions de recherche

Parce que la capacité à se déplacer dépend beaucoup des compétences individuelles, nous explorons ici la piste de la mobilité comme facteur de développement personnel, et éventuellement de protection contre le recrutement dans les gangs de rue. **En plus des facteurs liés à la famille, l'école ou les pairs, nous posons comme hypothèse qu'en intensifiant la mobilité autonome des jeunes, ceux-ci développeraient des compétences qui pourraient agir à l'encontre des facteurs de risque comme la faible estime de soi, l'incertitude identitaire, l'isolement et la perte de repères.**

En explorant les travaux en géographie de l'enfance et en psychologie environnementale, nous apprenons que la mobilité permet d'acquérir des compétences qui dépassent la simple notion d'employabilité. La mobilité autonome est centrale à l'apprentissage spatial de l'enfant. L'apprentissage spatial est partie intégrante du développement cognitif et de l'apprentissage social. Mais au-delà du développement cognitif, la mobilité permettrait de développer un sentiment de compétence, celui-ci encourageant fortement l'engagement d'un individu dans le monde qui l'entoure. La mobilité aurait donc un impact sur le développement personnel. C'est sur ce dernier point que le travail empirique a insisté. Plus précisément, le travail porte sur les questions suivantes :

1. Quelles sont les pratiques de mobilité des jeunes à Laval et à Montréal?
 - a. Quel est le niveau d'accès aux transports collectifs (particulièrement le métro)?
 - b. Les jeunes arrivent-ils à saisir les opportunités liées à la mobilité pour acquérir l'autonomie?
 - c. Quelles compétences ont-ils développées?
2. Dans quelle mesure les pratiques de mobilité favoriseraient-elles le sentiment de compétence chez les jeunes?
 - a. Est-ce que la mobilité permet de contrer l'isolement?
 - b. Comment les jeunes intègrent-ils ce sentiment de compétence dans la façon dont ils se construisent une identité?
 - c. En quoi l'expérience de la mobilité est-elle mobilisée pour "naviguer socialement", ou pour explorer diverses situations sociales? Est-ce que ces pratiques exploratoires influencent la façon dont les jeunes se projettent dans le futur?
3. Est-ce que le sentiment de compétence mène les jeunes à s'engager positivement dans leur milieu?

Ces questions sont inspirées du concept que Kaufmann (2006) appelle la motilité. La motilité d'un individu correspond à son potentiel de mobilité. Un individu sera potentiellement plus ou moins mobile selon :

- son degré d'accès aux infrastructures de transport (accès au métro, aux ressources financières, etc.);
- sa capacité cognitive à saisir les opportunités de la mobilité (savoir qu'en se déplaçant on peut s'évader d'une situation difficile, par exemple),

- son niveau de compétences requises pour se déplacer (formelles, expertes, kinesthésiques, émotionnelles). Dans le cas des jeunes, ce niveau de compétences dépendra également des compétences des parents et éducateurs à valoriser la mobilité (plutôt que la contraindre).

2. MÉTHODOLOGIE

Notre équipe de recherche a développé un certain nombre d'outils pour explorer cette relation entre mobilité, compétences et développement personnel lors d'une étude sur l'impact de la mobilité des aides domestiques à Los Angeles sur leur sentiment de compétence et leur engagement politique. Ces outils ont été adaptés au projet exploratoire avec les jeunes présenté ici. L'étude sur Los Angeles, que nous avons menée de 2006-2009, s'appuyait sur l'observation participante dans deux lignes de bus traversant la ville d'est en ouest, c'est-à-dire des quartiers de résidence d'une grande proportion des femmes immigrantes ou d'origine latino-américaine vers les quartiers cossus de l'ouest de la ville (Beverly Hills, Pacific Palissade, etc.). Ces trajets entre leur lieu de résidence et de travail, d'une durée moyenne de deux heures pour un aller simple, ont un poids important dans la vie quotidienne de ces femmes. Nous nous sommes demandé comment elles vivent ces temps de déplacement, ce qui se passe dans l'espace du bus pendant ces longs moments. Nous faisons l'hypothèse que traverser les paysages fortement contrastés de Los Angeles participerait au processus de politisation de ces femmes. Ces pratiques de mobilité, avons-nous suggéré, favorisent une prise de conscience des relations de pouvoir. Cette prise de conscience serait initiée par :

1. des émotions vécues lors des déplacements quotidiens;
2. les comparaisons effectuées entre quartiers, classes sociales, ou arrangements familiaux;
3. la plus grande possibilité de vivre directement ou indirectement (par témoignage) des situations injustes;
4. l'accès multiplié à l'information par le biais des autres usagers, les publicités formelles ou informelles, les journaux lus dans le bus, les tracts politiques reçus, etc.;
5. la rencontre d'autres femmes et la formation de réseaux; et
6. le développement d'un sentiment de compétence pour naviguer, socialement ou spatialement, dans la ville.

Ici n'est pas l'endroit pour analyser les résultats de cette enquête. Mentionnons seulement que nous y avons montré que plus le métier des femmes requiert des déplacements importants, plus celles-ci ont affiché un sentiment de compétence solide. La figure 5 montre que 59% des femmes qui exercent un métier à mobilité élevée (comme faire des ménages dans plusieurs maisons) montrent un grand sentiment de compétence.

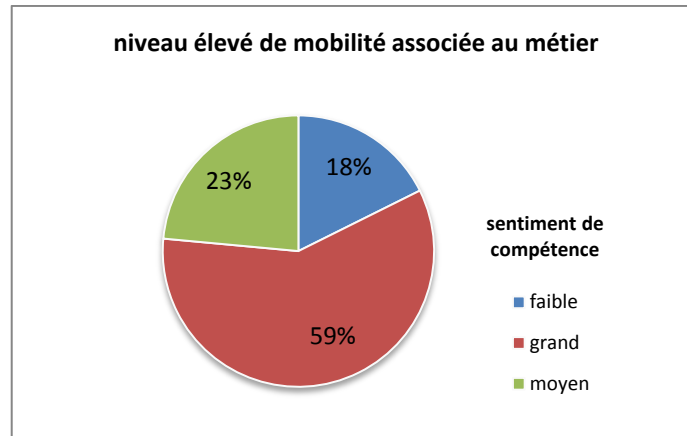


Figure 5 : Résultats de l'étude à Los Angeles

Nous avons mesuré le sentiment de compétence à l'aide d'outils qualitatifs. Il s'agit bien sûr d'une mesure indicative visant à réfléchir sur le plan sociologique et non psychologique. Nous n'avons pas utilisé d'outils psychométriques. Il s'agissait d'abord de l'analyse qualitative du contenu des entretiens à l'aide du logiciel NVivo. Nous y cherchions des indices sur la vie personnelle de ces femmes qui montreraient leur capacité à prendre des décisions, leurs réactions face à l'échec, les doutes, les appréhensions, la forme de leur discours (l'utilisation de termes tels que le respect, l'exploitation, le courage, etc.), le type d'activités (politiques ou non) qu'elles mènent. Ensuite, nous avons cherché des indices dans leur langage non-verbal lors des entretiens en portant une attention particulière au déroulement de la ou des rencontres avec elles (certaines ont été rencontrées plus d'une fois) : la facilité à prendre la parole, à exprimer les émotions, ou à l'inverse, une très grande discrétion. Ces indices ont été compilés pour chaque femme selon les indicateurs suivants : prise de parole, doute, prise de décision, peur de l'échec, discrétion, expression des émotions, parler en termes de respect. Lorsque la femme n'avait pas montré l'un ou l'autre de ces indicateurs, nous lui attribuions un « x ». Afin de simplifier la présentation des résultats, nous avons établi trois niveaux : faible (5 à 7 « x »), moyen (3 à 4 « x ») et grand (0 à 2 « x ») sentiment de compétence.

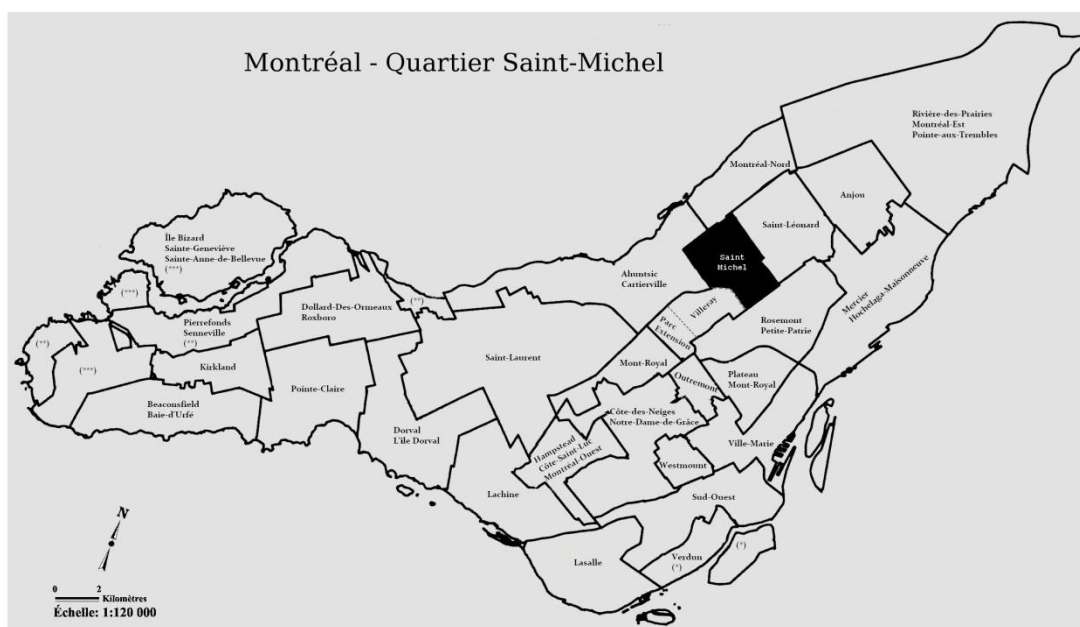
C'est à partir de ces résultats à Los Angeles que nous avons développé les hypothèses et outils qui ont guidé la présente recherche à Montréal. Nous cherchions à travailler avec une population qui, comme les femmes immigrantes, ne connaît pas encore très bien la ville et doit apprendre à s'y déplacer de façon autonome, à y faire sa place. Les jeunes en apprentissage d'autonomie (ou dont l'autonomie est assez récente pour s'en souvenir) ont donc été ciblés. Nous avons choisi deux quartiers de Montréal (Ahuntsic

et Saint-Michel) et un quartier de sa banlieue, Laval-des-Rapides qui a bénéficié de l'extension du métro de Montréal et s'est trouvé connecté à la métropole à partir de la station Montmorency.

Dans la section suivante, suite à une présentation des quartiers étudiés (2.1) et des lieux de rencontre avec les jeunes (2.2), les divers aspects de la méthodologie seront abordés. La fin de la section sera quant à elle consacrée à l'échantillon (2.3), aux questionnaires et grilles d'entretien (2.4) ainsi qu'à leurs limites (2.5).

2.1 Les quartiers à l'étude

2.1.1 SAINT MICHEL



Carte 1 : Localisation du quartier Saint-Michel

Le quartier Saint-Michel fait partie de l'arrondissement Saint-Michel-Villeray-Parc-Extension. Il est entouré par les arrondissements de Montréal-Nord (nord), Saint-Léonard (est), et par les quartiers Rosemont (sud), Villeray et Ahuntsic (ouest). Le territoire du quartier est fragmenté par la présence de deux anciennes carrières (Miron et Francon) qui occupent 40% du territoire et qui ont marqué l'histoire et le développement du quartier. Le boulevard Métropolitain traverse le quartier d'est en ouest et les boulevards Pie-IX et Saint-Michel en sont les principaux axes de circulation nord-sud. À l'extrémité nord du quartier, la voie du CN crée une frontière matérielle

avec les quartiers voisins. Il y a une cohabitation marquée des résidences et des industries dans certains secteurs. (*Source : Arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension, Direction de l'aménagement urbain et services aux entreprises, 2004*).

En effet, si la fonction résidentielle est prédominante, le quartier Saint-Michel compte néanmoins un bon nombre d'industries. Les commerces sont quant à eux essentiellement localisés le long des artères majeures : Pie-IX et Saint-Michel, Jarry Est et Jean-Talon Est. Le seul centre commercial d'envergure, *Le Boulevard*, se trouve sur Pie IX et Jean Talon Est. L'avenue Charland et la rue Bélanger bénéficient elles aussi d'une présence commerçante. Les grands axes routiers sont desservis par le service d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM) et par le métro. Deux stations de métro sont situées dans le quartier : Iberville et Saint-Michel.

Le territoire compte actuellement 27 parcs qui couvrent 81 hectares. Le parc métropolitain du Complexe environnemental de Saint-Michel (CESM) est un développement important du quartier. Ce parc en cours de réalisation est axé sur le développement durable, et a obtenu plusieurs prix internationaux en environnement. Il fait aujourd'hui 48 hectares, mais il s'étendra sur 192 hectares à son achèvement, dans une dizaine d'années. C'est là que se trouvent les installations de la TOHU, un organisme important du quartier.

Le quartier Saint-Michel est l'un des quartiers les plus densément peuplés et l'un des plus défavorisés de Montréal. La population de Saint-Michel, largement locataire (13% de plus que la moyenne montréalaise) et peu scolarisée (des 25-64 ans, une personne sur trois n'a aucun diplôme), a aussi des revenus peu élevés (plus du quart des familles ont des faibles revenus). Les principaux secteurs d'activité du quartier (55,7%) sont les services manufacturiers (industrie de l'habillement) et les services de consommation. La part d'immigrants dans le quartier est très importante. En effet, 46,8% de la population est née hors du Canada (contre 30,3% sur l'ensemble de l'île de Montréal).

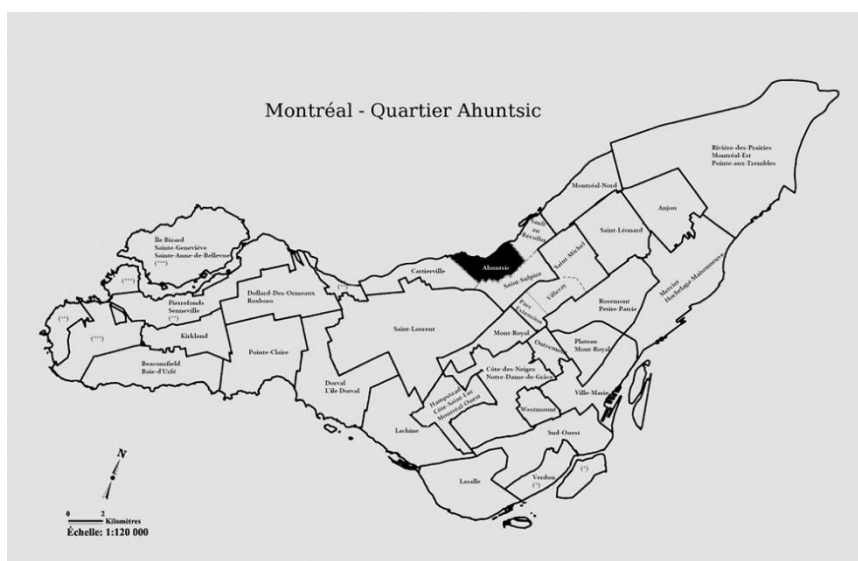
Les immigrants du quartier, tout d'abord italiens, sont plus récemment arrivés d'Haïti. Les immigrants, dont le nombre a augmenté de +4% entre 1996 et 2001, proviennent aussi du Maghreb et d'Asie du Sud Est. (Groupe de travail sur les portraits des quartiers Villeray, Saint-Michel et Parc-Extension, 2004 :3)

La démographie du quartier a subi de grands changements récents. La population a connu un rajeunissement entre 1996 et 2001 marqué par une augmentation considérable du nombre de jeunes. Ce phénomène s'est accompagné d'une baisse des personnes âgées de 55 à 69 ans. Du côté des familles, on observe une augmentation des familles

monoparentales et une légère baisse des ménages à faibles revenus. Un autre élément caractéristique est que, dans l'ensemble, la population de Saint-Michel déménage moins (14% seulement, tandis qu'avant, 44%).

Le taux de chômage est quant à lui de 7,4%, alors que la moyenne montréalaise est de 5,5%. Une personne de Saint-Michel de plus de 15 ans sur 13 était à la recherche d'un emploi en 2005. Le taux d'occupation est de 52,2% tandis que le taux d'inactivité est de 40,3% alors que la moyenne montréalaise est de 58,3% pour l'occupation et de 36,1% pour l'inactivité (Groupe de travail sur les portraits des quartiers Villieray, Saint-Michel et Parc-Extension, 2004 :3)

2.1.2 AHUNTSIC



Carte 2 : Localisation du Quartier Ahuntsic

L'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville se trouve au nord de l'île, en bordure de la rivière des Prairies. Il est voisin de cinq arrondissements : Pierrefond-Senneville, Saint-Laurent, Mont-Royal, Saint-Michel-Parc-Extension-Villeray, Montréal-Nord. Avec ses 23 kilomètres carrés, cet arrondissement est le sixième plus grand de la Ville de Montréal. Il se découpe en quatre districts électoraux qui, d'est en ouest, sont Sault-au-Récollet, Saint-Sulpice, Ahuntsic et Cartierville. Sa population, composée de 57 545 ménages et familles, s'élève à 126 607 habitants en 2006 (Montréal en Statistiques, 2009). Le revenu moyen des familles est de 70 484 \$ avant impôt et 39% des logements sont occupés par des propriétaires. La part des immigrants est importante dans l'arrondissement. Avec 36% de sa population qui est immigrante, l'arrondissement

se situe au-dessus de la moyenne de la métropole qui est à 31%. Ces immigrants proviennent essentiellement d'Italie, du Liban et d'Haïti, mais les nouveaux arrivants sont surtout d'origines algérienne, roumaine et marocaine.

Le milieu de vie dans l'arrondissement est caractérisé par la quantité de parcs et d'espaces verts (207, totalisant 1 749 651 m² de gazon à entretenir), les milieux naturels (réseaux vert et bleu) ainsi que les lieux et les bâtiments patrimoniaux. L'arrondissement est très boisé. Le Bois-de-Liesse, le Bois-de-Saraguay et le boisé de Saint-Sulpice occupent de grands espaces. Le Bois-de-Saraguay a résisté aux pressions vers le développement, exceptionnel par sa taille, par l'intégrité de sa biomasse et par la qualité et la diversité de son écosystème¹.

Le territoire présente aussi une grande diversité des milieux résidentiels. On y retrouve des secteurs typiquement montréalais composés de plexes, d'autres marqués par la forte présence de résidences unifamiliales alors que dans certaines zones dominent les habitations multifamiliales. L'arrondissement compte 57 505 logements dont 61,4% sont des appartements dans des immeubles de moins de 5 étages. Ces logements ont, en moyenne, 4,8 pièces, dont 2 chambres à coucher (Montréal en Statistiques, 2009). On observe de la verdure sur la plupart des rues résidentielles et des noyaux commerciaux locaux dont la vitalité participe à la qualité de vie du quartier. Le réseau de parcs et de voies cyclables est important et comprend le boulevard Gouin, reconnu comme un des principaux tracés fondateurs de Montréal. Le patrimoine a une grande importance dans cet arrondissement avec les sites du Sault-au-Récollet et de l'Île-de-la-Visitation, de même que les propriétés institutionnelles et les nombreux accès aux rives de la rivière des Prairies.

L'offre d'emplois dans l'arrondissement est importante, notamment grâce au pôle de l'Acadie/Chabanel, spécialisé dans l'industrie de la mode, au Marché central, aux établissements de soins de santé et de services sociaux et aux institutions d'enseignement.

L'arrondissement d'Achensic- Cartierville présente une bonne qualité générale du milieu de vie, mais est confronté à des problématiques locales notamment d'amélioration de l'habitat dans certains secteurs, de gestion des interfaces avec les grandes voies de circulation et les secteurs industriels, mais aussi de stimulation de la vitalité de l'activité commerciale sur certaines artères.

¹ Site de la ville de Montréal. Profil de quartier consulté le 23 juin 2011.

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2236,2887499&_dad=portal&_schema=PORTAL

2.1.3 LAVAL-DES-RAPIDES



Carte 3 : Localisation de Laval-des-Rapides

Laval-des-rapides est le quartier, au centre-sud de Laval, où se trouve la station de métro Montmorency qui relie la municipalité de Laval à l'île de Montréal. Il est délimité au nord-ouest par le chemin du Trait-Carré et le boulevard du Souvenir, par le boulevard Daniel-Johnson au sud-ouest, par la rivière des Prairies et enfin au nord-est par la rue Saint-Luc, une rue à l'ouest du boulevard des Laurentides.

En 2001², la population du quartier s'élevait à 34 816 habitants, ce qui représente une baisse de 0,8% de la population depuis 1996. En 2006 ils étaient 34 580. Parallèlement à cette baisse, il y a eu une augmentation de 5,9 % du nombre de logements occupés ce qui signifie que le nombre de personnes dans un ménage est de moins en moins important. Ainsi, les célibataires sont les plus nombreux (47%) suivis des couples mariés légalement (36%). On observe que 79% des familles sont des couples, dont une majorité est mariée. Les familles monoparentales sont quant à elles plus souvent des femmes seules que des hommes. Alors que 41% des familles n'ont pas d'enfants, et quand elles en ont, c'est souvent seulement 1 ou 2. La majeure partie de la population a entre 20 et 44 ans, avec le plus haut pourcentage pour la tranche d'âge des 20 et 24 ans (8,62%). Le revenu moyen des familles est de 55 800\$.

² Les données proviennent des rapports de la ville de Laval qui reposent essentiellement sur les données du recensement de 2001 <http://www.ville.laval.qc.ca/wlav3/index.php?pid=57>

Le français est la langue dominante, parlée par 78% de la population du quartier alors que seulement 3% de la population parle anglais contre 7% en moyenne sur la ville de Laval. Il y a environ 16% de la population qui parle une langue non officielle, avec en tête l'italien et l'arabe. Si 84% des habitants de Laval-des-Rapides ne sont pas immigrants, parmi les immigrants, les 3 origines les plus importantes sont l'Italie, le Liban et le Portugal. La plus forte période d'immigration a été de 1971 à 1990. Entre 1996 à 2001, on a pu observer une baisse de l'immigration de 16% à 10%. Les minorités visibles sont principalement les minorités noire et arabe.

Les logements du quartier sont pour 67,36% des appartements, souvent dans des immeubles de moins de 5 étages, contre seulement 32,64% de maisons dont 55% sont des maisons individuelles. Le parc immobilier a été construit majoritairement entre 1946 et 1980 et, en moyenne, les logements comptent 5,4 pièces. Les locataires représentent 56% des occupants et sont ainsi majoritaires. Le nombre des non-déménagements a considérablement augmenté en 2000-2001, puisqu'entre 1996 et 2001 54% des habitants n'avaient pas déménagé alors qu'entre 2000 et 2001 c'est plus de 84%.

Beaucoup d'habitants ont fait des études universitaires, mais le pourcentage est assez bas, 18% seulement. La répartition des emplois fait apparaître la gestion et l'administration des affaires en tête, comme à Laval. La part de la population la plus touchée par le chômage est celle des hommes de 25 ans et plus. La division en industrie est principalement en faveur de la fabrication et du commerce de détail.

Si l'on compare le quartier à l'étude avec Laval, on peut faire quelques observations. Tout d'abord Laval-des-Rapides connaît un vieillissement marqué qui en fait une des populations les plus âgées de Laval avec un âge moyen de 40,1 ans et 15,3% de personnes âgées. Ensuite, les proportions de la population née à l'étranger et faisant partie des minorités visibles ont continué d'augmenter pour atteindre respectivement 15,5 et 9,1% de la population totale. Dans les deux cas, ces valeurs sont parmi les plus hautes des quartiers lavallois. Le trait dominant de Laval-des-Rapides est sa structure résidentielle de plus en plus vieillissante, car seulement 19,5% des logements ont été construits depuis 1981. C'est le quartier où il y a le moins de maisons unifamiliales (32,6%) et le moins de ménages propriétaires, même si ceux-ci ont légèrement augmenté pour atteindre 43,7% du total en 2001. Parallèlement à cette structure résidentielle, on observe dans le secteur une des plus fortes proportions de personnes seules et de ménages non familiaux (37,6%). Ce quartier est le plus défavorisé de Laval : son niveau de scolarité est inférieur à la moyenne avec 18,9% de la population de 20 ans et plus qui a atteint le niveau universitaire et son taux de chômage est plus

élevé. Laval-des-Rapides se situe parmi les derniers en termes de revenu des ménages avec une moyenne de 46 630\$ pour les ménages et de 55 835\$ pour les familles. Le nombre de personnes vivant sous le seuil de faible revenu a diminué significativement en 2001, mais il demeure parmi les plus élevés à 21,3% de la population vivant dans les ménages. Par ailleurs 38,3% de la main-d'œuvre occupe son emploi sur le territoire de Laval et seulement 70,3% des travailleurs se rendent au travail en auto, ce qui en fait un des quartiers qui utilisent le plus le transport en commun à cet effet.

2006 ³	Saint-Michel	Ahuntsic	Laval-des-rapides
Revenu moyen des 15 ans et plus (par an)	22 717 ⁴	31 097	28 286 ⁵
Population jeune (moins de 25 ans)	29,5%	26,7%	27,43%
Immigration (en % de la population)	43%	36%	20,35%
Minorités visibles (en % de la population)	41,5%	27,48%	15,17% ²
Familles monoparentales (en nombre de)	9265	6380	2020

**Figure 6 : Tableau comparatif des 3 quartiers étudiés
(revenus, jeunes, immigration, minorités visibles, monoparentalité)**

2.2 Lieux de rencontre avec les jeunes

2.2.1 PARC FRANÇOIS PERREAULT (SAINT-MICHEL)

Situé à 200 mètres au sud de la Métropolitaine et à moins de 100 mètres du boulevard St-Michel, l'octogonal Parc François Perreault occupe une place centrale dans la partie sud du quartier St-Michel; on y trouve plusieurs équipements de loisir. En effet, en plus de l'école secondaire Joseph-François-Perreault, le parc dispose d'un terrain de baseball, de soccer, des courts de tennis ainsi qu'une piscine. On y trouve également une bibliothèque. L'été, différentes activités et animations culturelles sont proposées sur le parc, tels que des tournois de basket parfois encadrés par les patrouilleurs de la Maison d'Haïti. Aisément accessible, l'école se trouve à environ 300 mètres de la station de métro St-Michel et des lignes de bus qui transitent entre le nord et le sud sur le boulevard St-Michel et entre l'est et l'ouest sur la rue Jean Talon.

³ Les données du revenu moyen des plus de 15 ans pour les arrondissements de Montréal sont de 2005

⁴ http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/mtl_stats_fr/media/documents/16_F_REVENU%20MOYEN.PDF

⁵ www.ville.laval.qc.ca/wlav2/docs/folders/portail/fr/cartes_statistiques/statistiques/document/recensement_2006_ex-municipalite.pdf

Aux environs immédiats du parc se trouvent également un certain nombre de lieux de restauration rapide, très fréquentés par les élèves de l'école Joseph-François-Perrault, notamment sur la rue Jean-Talon. Le poste de quartier du SPVM (PQ 30 Ouest) se trouve à environ 700 mètres au nord sur le boulevard St-Michel. Le parc est majoritairement fréquenté par les élèves de l'école Joseph-François-Perrault, mais également par d'autres jeunes du quartier. Aussi à proximité se trouve la table de concertation Vivre St-Michel en Santé comptant parmi ses membres plus d'une trentaine d'organismes communautaires, éducatifs et socioculturels. Cet organisme joue un rôle central dans le dynamisme de la vie communautaire du quartier St-Michel en prenant une part active dans l'amélioration de la qualité de vie des habitants du quartier.



Carte 4 : Localisation de l'école François Perrault

2.2.2 CÉGEP AHUNTSIC (AHUNTSIC)



Carte 5 : Localisation du Cégep Ahuntsic

Le Cégep Ahuntsic, créé en 1967, est l'un des premiers collèges de Montréal. Il se situe sur la rue Saint-Hubert, à 600m de l'entrée de l'autoroute Métropolitaine, à 10 minutes du métro Crémazie et à proximité de nombreux arrêts d'autobus. De nombreux parcs se trouvent à proximité du collège, notamment le parc du Bois-de-Saint-Sulpice qui le borde de verdure. Aux alentours le quartier offre de nombreux commerces et lieux de restauration, des installations sportives et récréatives (aréna, école de plongée, école de hockey, complexe sportif Claude Robillard, centre de loisir Henry-Julien) ainsi que le centre des jeunes Saint-Sulpice. Le Cégep Ahuntsic qualifié de grand Cégep de Montréal accueille plus de 10 000 élèves (6100 à l'enseignement régulier et 4000 en formation continue).

2.2.3 ÉCOLE SECONDAIRE MONT DE LASALLE ET CÉGEP MONTMORENCY (LAVAL)



Carte 6 : Localisation de l'école secondaire Mont de LaSalle

L'école secondaire Mont de LaSalle se trouve sur le boulevard des Prairies, à 1 km du pont Viau qui relie Laval à Montréal et à 1,5 km de la station de métro Cartier. En 2006-2007 le Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) avait placé cette école, fondée au début du 20^{ème} siècle, au rang des plus défavorisées de Laval⁶. Institution qui accueille plus de 1800 élèves, cette école secondaire présente un niveau de diplomation parental plus bas que la moyenne de Laval, un taux de monoparentalité de 46% et un revenu familial moyen qui à 48 800\$ est l'un des plus bas de Laval au niveau des écoles secondaires. Par ailleurs 20% des élèves ne parlent pas le français à la maison et beaucoup présentent un retard scolaire. Cette école propose des parcours avec un cheminement particulier pour s'adapter à une partie de sa clientèle. Depuis 2006, les élèves doivent y porter un uniforme.

⁶ Source : projet éducatif de l'école secondaire Mont de LaSalle
www2.cslaval.qc.ca/mdls/IMG/pdf/projet_Zeducatif.pdf



Carte 7 : Localisation du Cégep Montmorency

Le Cégep Montmorency, fondé en 1969, est le premier collège à avoir été construit à Laval. Alors qu'il accueillait 500 élèves en 1973, il en compte aujourd'hui 6600. Depuis avril 2007, avec l'ouverture de la station Montmorency, le collège se trouve à moins de 300m d'une station de métro. Le métro devient donc aussi accessible que l'automobile pour se rendre à Montréal. Le Cégep est à 4 minutes de l'autoroute des Laurentides. À la différence de ce que nous avons observé pour les autres établissements scolaires, les abords du collège n'offrent pas de parc, de commerces ou de lieux de restauration. Les élèves qui souhaitent avoir accès à d'autres services que ceux offerts dans le Cégep devront nécessairement s'éloigner de l'environnement immédiat de celui-ci.

2.3 Outils de collecte des données

Plusieurs outils ont été mis en œuvre durant cette recherche. Tout d'abord la technique des récits et des entretiens semi-dirigés est une approche ethnographique qui a permis de privilégier l'approfondissement des relations avec moins de participants plutôt qu'un échantillon plus large. Ainsi, des jeunes ont été sollicités pour écrire en une trentaine de minutes une histoire fictive à partir de ce qu'ils ont vu, entendu ou lu, ou de ce qu'ils ressentent face aux jeunes d'un autre quartier à l'étude. **Ces récits** ont été rédigés par 14 jeunes participants de Laval; ils racontent une situation imaginaire de rencontre à Saint-Michel.

Ensuite, des **entretiens semi-dirigés** (et un *focus group*) variant de 40 minutes à 2 heures ont été effectués afin de mieux saisir les représentations et stéréotypes, les compétences et l'autonomie. Les questions se découpaient en deux grandes parties : « le milieu de vie et l'engagement politique » d'une part et, d'autre part, « la mobilité et

l'apprentissage social et interculturel ». Chacun des grands thèmes était lui-même décliné en sous thèmes. Il s'agissait dans un premier temps de déterminer l'environnement familial et social de l'interviewé ainsi que de récolter des informations sur sa formation et ses expériences de vie. Un certain soin a également été apporté sur l'éventuelle trajectoire résidentielle et migratoire et les facteurs qui pourraient l'avoir influencé. S'ensuivait alors un questionnement destiné à déterminer les perceptions et représentations associées à la ville et à la banlieue et aux modes de vie qui leur sont inhérents, durant lequel on tentait également de recueillir des informations sur les pratiques de mobilité de l'interviewé (voyages, loisirs, école, travail...). Ce qui a permis par la suite d'interroger les souvenirs liés aux premières expériences de mobilité autonome et essayer de percevoir et d'évaluer le sentiment que cette expérience a suscité ainsi que les compétences et stratégies déployées lors de l'expérience de mobilité autonome. Enfin la partie finale de l'entretien reposait sur des séries de photos représentant des situations du quotidien dans le métro. Il s'agissait à ce moment d'explorer la capacité de l'interviewé à comprendre la signalisation, de déterminer son rapport à l'altérité dans les transports en commun et d'ouvrir éventuellement la discussion sur des thèmes annexes (graffiti, gangs de rue...). Ce diaporama est disponible à l'annexe 1, tandis que la grille d'entretien est reproduite à l'annexe 2.

Pour terminer le volet ethnographique, nous avons effectué une cinquantaine d'heures **d'observation participante** au Parc François Perreault à l'été 2009. Les périodes d'observations avaient lieu en après-midi, période à laquelle le parc était le plus achalandé. Ces observations ont eu lieu d'abord en compagnie des patrouilleurs de la Maison d'Haïti, et quelques fois nous étions seuls, ayant développé des liens avec certains jeunes qui fréquentaient le parc. Le temps passé à jouer aux cartes, prendre le soleil, assister à une partie de basket, et ainsi de suite, a permis de mieux connaître certains jeunes et être témoin de conversations avec d'autres.

En complément de ces données ethnographiques, **un questionnaire** portant sur les pratiques de mobilité a été administré aux jeunes des Cégep Ahuntsic à Montréal et Montmorency à Laval. Celui-ci présentait 3 volets. Le premier concernait le profil du jeune et de son environnement (quartier de résidence, éducation des parents, origine ethnique) tandis que le deuxième ciblait l'utilisation quotidienne des transports en commun puis dans une dernière partie leur pratique des transports en commun avec leurs parents (fréquence d'utilisation avec les parents, âge d'utilisation seul). Ce questionnaire permet de mettre en relief les types d'usages des transports en commun (seul, accompagné, pour la routine ou des activités autres) et de les mettre en relation

notamment avec le lieu de vie et le milieu social. Ces données, si elles ne relient pas directement la mobilité avec la politisation des jeunes, permettent à plus grande échelle de connaître les pratiques de mobilité des groupes de jeunes étudiés.

2.4 Échantillons et méthode de recrutement

2.4.1 LES PARTICIPANTS AUX ENTREUVES INDIVIDUELLES ET AU *FOCUS GROUP*

Les personnes interviewées ont été recrutées dans différentes zones de l'agglomération montréalaise et de sa banlieue, dans l'objectif de recueillir des données variées et afin d'éviter la surreprésentation de certains traits sociodémographique. Cette collecte de données a notamment été possible grâce à la collaboration d'intermédiaires sollicités pour la mise en relation avec les interviewés. En l'occurrence, ces entretiens ont pu avoir lieu par l'appui d'un enseignant responsable d'un cours d'éthique pour les entretiens ayant eu lieu à l'école Mont de LaSalle ainsi que du responsable du programme de sciences sociales pour les entretiens effectués au Cégep Ahuntsic. C'est sans compter sur l'aide de la CAFLA⁷ qui a permis la mise en relation avec l'école secondaire Louis Joseph Papineau qui a accueilli le *focus group*. Enfin, concernant les entretiens effectués dans le parc François Perreault, les contacts de la Maison d'Haïti et de ses patrouilleurs ont été mis à contribution.

L'échantillon est composé essentiellement de jeunes de 12 à 25 ans. Malgré le souci de diversifier les profils de personnes interviewées, il comporte cependant une surreprésentation des interviewés issus d'un milieu modeste. Cela est explicable par le fait que la majorité des entrevues aient été conduites dans des écoles et également auprès de personnes originaires du quartier St-Michel, qui constitue un quartier relativement défavorisé comparé à la moyenne de l'agglomération montréalaise.

Pour dresser un portrait rapide de l'échantillon des jeunes interviewés (14 participants aux entrevues individuelles auxquels s'ajoutent les 8 jeunes du *focus group*), celui-ci est constitué de :

- 22 interviewés
- 12 issus de la tranche d'âge « 12 à 17 ans »
- 7 issus de la tranche d'âge « 18 à 25 ans »
- 3 issus de la tranche d'âge « 25 ans et plus »
- 17 sont des minorités visibles

⁷ Centre d'Aide aux Familles latino-américaines

- 11 proviennent du quartier St Michel
- 6 proviennent de l'extérieur de l'île de Montréal (pont Viau, Terrebonne...)
- 3 vivent à Ahuntsic
- 2 vivent sur le Plateau Mont-Royal
- 14 sont issus d'un environnement socio-économique ouvrier ou modeste
- 3 sont issus d'un environnement socio-économique moyen inférieur
- 4 sont issus d'un environnement socio-économique moyen supérieur
- 1 est issu d'un environnement socio-économique supérieur

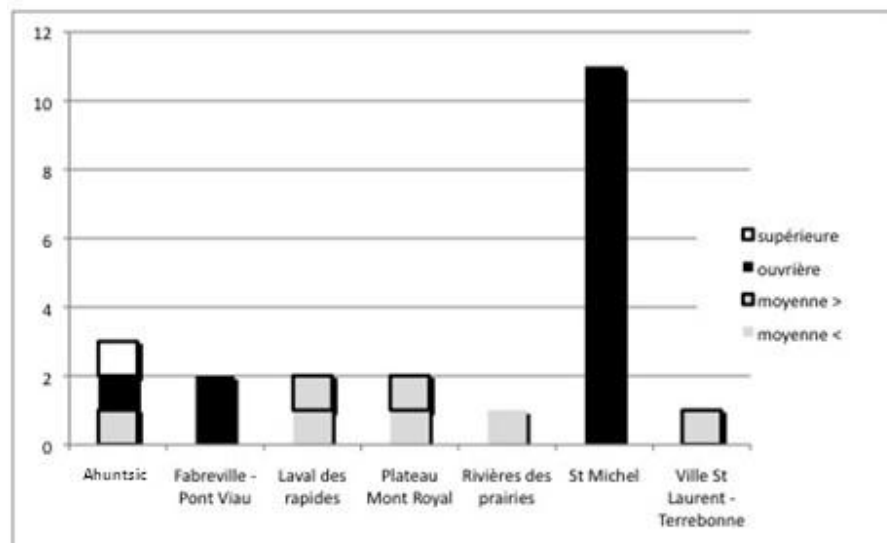


Figure 7 : Répartition des répondants par quartier et par milieu social

2.4.2 LES RÉPONDANTS AU QUESTIONNAIRE SUR LA MOBILITÉ

L'échantillon des répondants au questionnaire sur les pratiques de mobilité est bien plus important que celui des participants aux entrevues. En effet, 153 jeunes du Cégep Ahuntsic ont rempli le questionnaire tandis que nous avons obtenu 308 participants pour le Cégep Montmorency à Laval. Le questionnaire a été soumis à des étudiants en sciences humaines et sociales pour la plupart en première année.

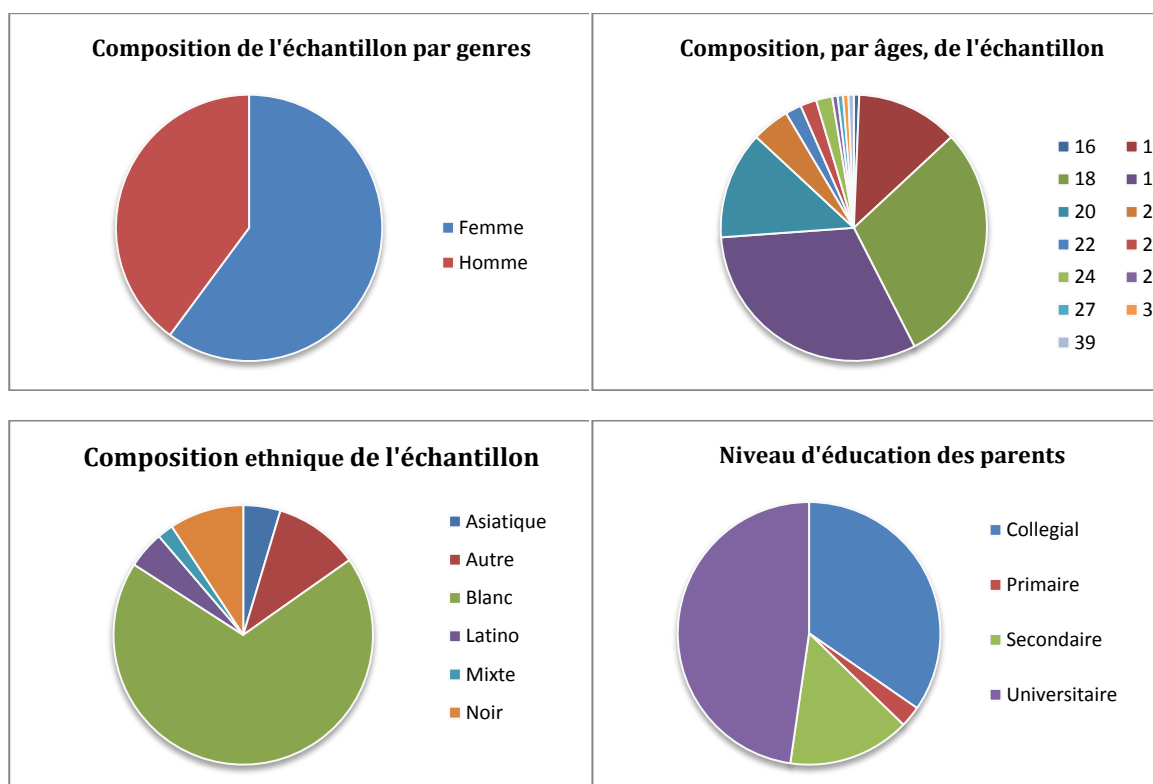


Figure 8 : Ahuntsic- Composition de l'échantillon

On observe que l'échantillon du Cégep Ahuntsic est majoritairement composé de femmes, que plus de la moitié des répondants ont 18 ou 19 ans. Près de 70% des jeunes de l'échantillon sont blancs⁸ et près de la moitié sont issus de familles d'un niveau d'éducation universitaire.

⁸ L'une des questions ouvertes demandait aux répondants d'auto-identifier leur origine ethnique (sans choix de réponse)

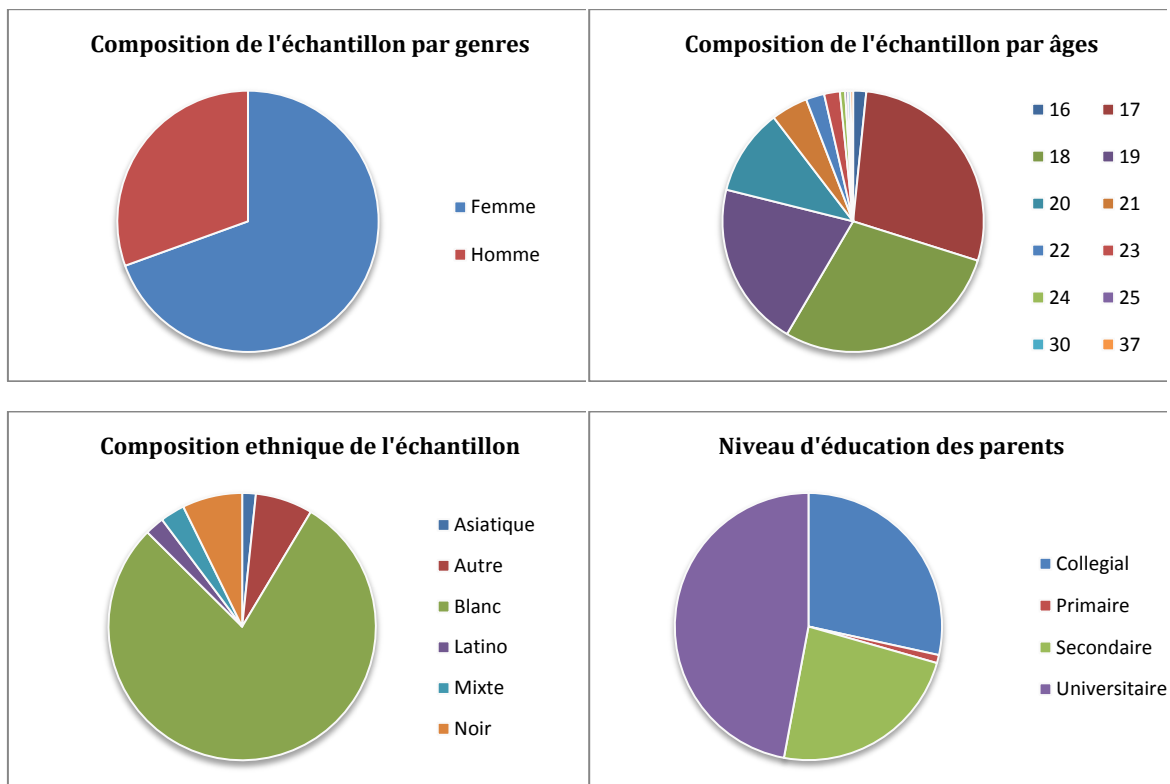


Figure 9 : Montmorency - Composition de l'échantillon

L'échantillon des jeunes du Cégep Montmorency présente presque la même structure que celui d'Ahuntsic. On notera néanmoins quelques nuances. En effet, les caractéristiques que nous avons observées pour le Cégep montréalais sont les mêmes, mais plus accentuées. Les femmes représentent ainsi près de 75% de l'échantillon, alors que plus de 75% des jeunes sont blancs et issus pour la moitié de famille où le niveau d'éducation le plus élevé est universitaire. Au titre des nuances, on observera que plus de 75% des jeunes ont 17, 18 ou 19 ans, chacun des âges représentant environ 25%. Les 17 ans représentaient une proportion moindre des élèves d'Ahuntsic. L'échantillon est un peu plus jeune (18,6 ans contre 19,2 pour le Cégep montréalais), même si l'amplitude des âges représentés est plus grande (16-37 ans contre 16-33 ans pour Ahuntsic).

2.5 Limites

Ce projet se voulait exploratoire. Si nous avons recueilli un nombre important de réponses aux questionnaires (461), l'échantillon pour les entretiens semi-dirigés demeure limité. L'une des premières limites tient à la difficulté d'accès aux écoles de l'île de Montréal, où l'on doit faire approuver le projet de recherche par la commission scolaire. C'est ce qui explique le choix des Cégeps et du Parc Perreault.

Lorsque nous avons manqué d'informations pour évaluer précisément un critère, la mention « non-assignée » a été employée. Par exemple pour le cas de l'entretien de groupe, l'ensemble des participants s'est vu attribuer la mention « non assignée » à l'indicateur « engagement sociopolitique » puisque le format de l'entretien (1 heure) ne nous a pas permis de récolter suffisamment d'informations significatives sur les individus concernant leurs prises de position et leur engagement civique.

Ce type de réponse, dont le nombre s'est révélé très élevé sur certaines questions à cause du format ouvert des entretiens (semi-dirigé), a été écarté lors de la présentation des résultats. En effet, cet échantillon ne présente pas des résultats statistiquement significatifs, mais permet de faire ressortir la texture de l'expérience vécue, texture qui aurait été masquée si l'on avait gardé les non-réponses dans la présentation visuelle des résultats. Les graphiques de la partie sur l'engagement sociopolitique en relation avec les pratiques de mobilité ont donc été réalisés à partir des réponses applicables aux questions; ils servent simplement à illustrer certaines relations qui devront être testées avec plus de répondants pour être statistiquement significatives.

Une autre limite tient à la surreprésentation des jeunes de Saint-Michel dans nos entretiens (voir la répartition par quartiers au point 2.4.1).

3. RÉSULTATS

L'hypothèse générale de cette recherche était qu'en intensifiant la mobilité autonome des jeunes, ceux-ci développeraient des compétences atténuant les facteurs de risque comme la faible estime de soi, l'incertitude identitaire, l'isolement et la perte de repères. La première partie des résultats présentera un portrait de la mobilité autonome des jeunes à Montréal et à Laval (dans les quartiers ciblés), tel qu'ils la pratiquent, mais aussi telle qu'elle s'intègre dans leur vie familiale et résidentielle. Le deuxième développement liera les différentes mobilités avec le sentiment de compétence et l'engagement sociopolitique.

3.1 Pratiques de mobilité autonome en ville et en banlieue

Nous dressons ce portrait général des pratiques de mobilité à partir des réponses aux questionnaires distribués auprès des étudiants du Cégep Montmorency à Laval et du Cégep Ahuntsic à Montréal. L'analyse repose sur 308 répondants pour Montmorency et 153 pour le Cégep Ahuntsic (voir le profil des échantillons au paragraphe 2.4.2).

Les données recueillies par ce questionnaire, rappelons-le, portaient sur le jeune (âge, éducation des parents, origine ethnique, code postal du domicile...), ses modes de transport, ses déplacements en transport en commun (les fréquences, les horaires, les motifs et les éventuelles personnes en compagnie desquelles le jeune se déplace) et sur la fréquence d'utilisation du transport en commun avec les parents de même que l'âge du premier déplacement tout seul.

3.1.1 LA MOBILITÉ DE JEUNES MONTRÉLAIS : LE CAS D'AHUNTSIC

Les répondants d'Ahuntsic ont en moyenne un peu plus de 19 ans, prennent les transports en commun 5,5 fois par semaine et ont pris les transports collectifs sans un adulte pour la première fois avant l'âge de 12 ans. L'échantillon est composé pour 40% d'hommes et pour 60% de femmes.

Afin de dresser un portrait de l'utilisation des transports en commun, mais aussi de comprendre ce qui favorise ou entrave une utilisation régulière de ce mode de transport au profit de l'automobile, nous avons croisé un certain nombre de caractéristiques. Nous avons ainsi cherché à voir tout d'abord s'il y avait une corrélation entre la fréquence de l'utilisation du métro et la distance qui sépare le lieu de résidence du jeune et le Cégep qu'il fréquente.

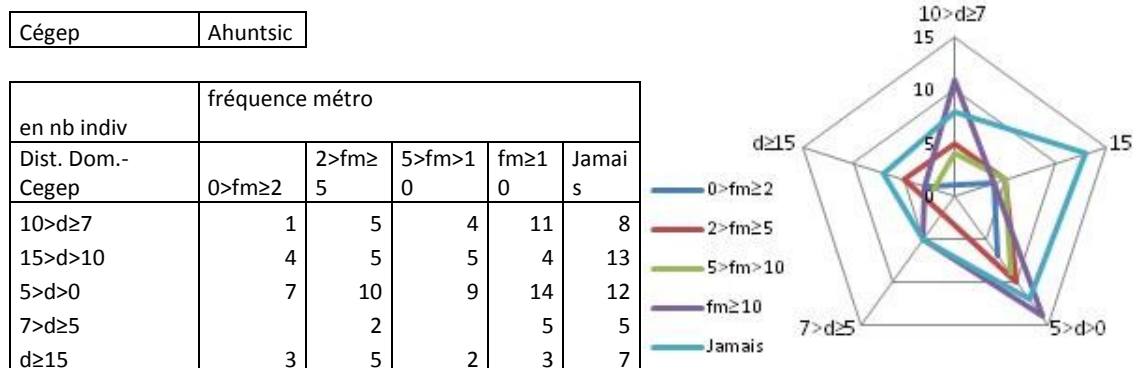


Figure 10 : Fréquence d'utilisation hebdomadaire des transports collectifs en fonction de la distance domicile-cégep

Nous remarquons en premier lieu que les groupes les plus représentés sont ceux qui prennent le métro très souvent (plus de 10 fois par semaine) et ceux qui ne le prennent jamais. Ceux qui ne l'utilisent jamais vivent à des distances assez variables du Cégep, mais les valeurs dans les extrêmes sont les plus représentées (à moins de 5 km et entre 10 et 15 km). La plus grande partie des usagers réguliers des transports collectifs vivent soit à moins de 5 km du Cégep ou bien entre 7 et 10 km. Ces deux groupes de pratiques (« plus de 10 fois par semaine » et « jamais ») correspondent aux jeunes qui prennent les transports en commun sur une base régulière pour se rendre au collège et ceux qui prennent de façon systématique leur auto. Les usagers qui se situent entre ces deux profils de pratiques combinent les modes de transport de façon plus équilibrée. Ceci transparaît si l'on s'intéresse à l'aspect plus qualitatif du déplacement. Pour ce faire, nous avons donc distingué les déplacements routiniers (pour l'école ou le travail) des déplacements pour les loisirs. Le tableau ci-dessous distingue tout d'abord si l'individu utilise les transports collectifs pour les loisirs (non et oui – N et O) puis, s'il les utilise ou pas, pour ses activités routinières.

Cégep	Ahuntsic
-------	----------

en nb indiv	N (Loisirs)		O (Loisirs)	
Dist. Dom.-Cégep	N (Routine)	O (Routine)	N (Routine)	O (Routine)
10>d≥7	4	2	3	20
15>d>10	7	7	9	8
5>d>0	6	1	11	34
7>d≥5	2		3	8
d≥15	2	2	4	12

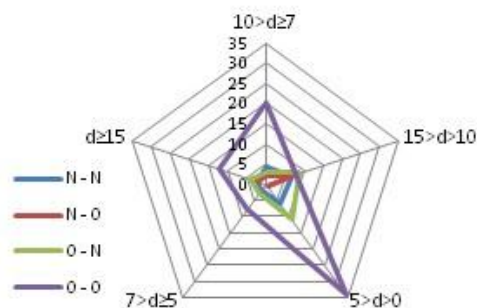


Figure 11 : Fréquence d'utilisation hebdomadaire des transports collectifs en fonction du motif du déplacement

Ce croisement entre les distances et les motifs du déplacement amène deux remarques. La première est que chez les usagers des transports en commun (rappelons que certains jeunes ont dès le début du questionnaire précisé qu'ils utilisaient le métro moins d'une fois par semaine et n'ont donc pas rempli la partie du questionnaire sur les usages), ceux qui l'utilisent le plus pour la routine et les loisirs, sont les jeunes qui vivent à moins de 5 km du cégep ou entre 7 et 10 km. La deuxième remarque est que si certaines distances paraissent propices à l'utilisation des transports en commun, l'usage de l'automobile (non usage du transport collectif) ne paraît pas corrélé à ce facteur. En effet, les répondants N-N, ceux qui n'utilisent que très peu les transports en commun et jamais de façon régulière pour les loisirs ou les activités routinières, sont répartis de façon assez équilibrée dans les différents intervalles de distance proposés.

Nous avons cherché à savoir si l'absence ou la fréquence dans l'utilisation des transports pouvait trouver son origine dans une habitude qui pouvait s'être ancrée chez le jeune dans son usage du transport collectif avec ses parents, mais aussi, et surtout dans l'origine de sa propre pratique autonome. Voyons tout d'abord comment notre échantillon pratiquait le transport collectif en famille, avant de voir à quel âge les jeunes ont commencé à prendre les transports seuls.

Cégep	Ahuntsic
-------	----------

en nb indiv	avec les parents?			
Fréquence métro	Jamais	Parfois	Rarement	Souvent
0>fm≥2	3	4	7	
2>fm≥5	12		12	3
5>fm>10	8	3	6	2
fm≥10	10	12	12	4
Jamais	24	7	7	9

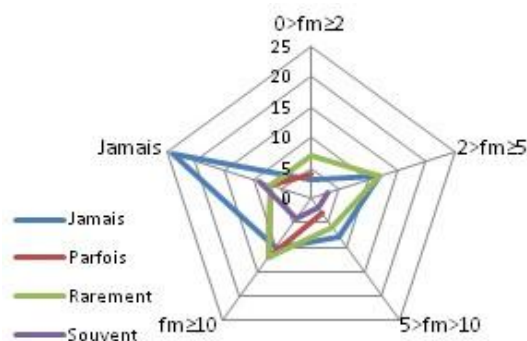


Figure 12 : Utilisation hebdomadaire des transports collectifs en fonction de la fréquence avec les parents

Les données expriment que la régularité avec laquelle les jeunes ont fréquenté les transports collectifs avec leurs parents n'est pas un gage de leur pratique ultérieure de ce mode de transport. En effet, si chez les jeunes qui ne sont pas des usagers des transports en commun, la grande majorité ne les avait jamais pris avec leurs parents, les plus grands usagers ne les prenaient pas souvent avec leurs parents non plus (mais plutôt jamais ou occasionnellement).

Cégep	Ahuntsic
-------	----------

en nb indiv	Âge de l'autonomie					
fréquence métro	12ans<ag.m≤14ans	14ans>ag.m<18ans	8ans<ag.m≤12ans	ag.m≤8ans	ag.m≥18ans	Jamais
0>fm≥2	6	2	5			
2>fm≥5	6	12	6	1	1	
5>fm>10		4	12	1	1	
fm≥10	4	7	18	3	1	
Jamais	11	15	14	3	2	1

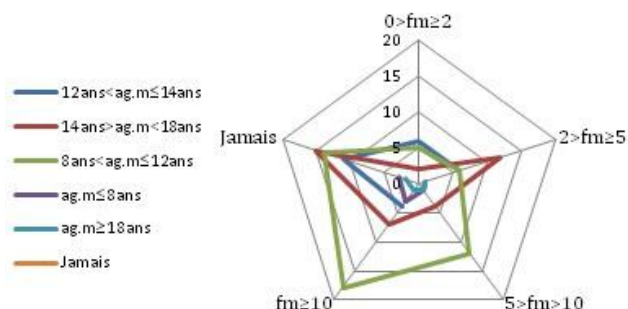


Figure 13 : Fréquence d'utilisation hebdomadaire des transports collectifs en fonction de l'âge de l'autonomie

Quelle que soit la fréquence avec laquelle les jeunes empruntent les transports collectifs, l'âge le plus fréquent de l'autonomie se situe entre 8 ans et 12 ans. On remarque néanmoins que les jeunes qui prennent le métro moins d'une fois par semaine (jamais) ont, pour plus de la moitié, pris les transports collectifs seuls après 12 ans, soit plus tard que les autres types d'usagers. De plus, plus l'âge de l'autonomie est tardif, plus le nombre des non-usagers des transports collectifs est élevé. Nous pouvons donc envisager qu'une autonomie plutôt précoce soit de nature à ancrer une habitude pour ce choix modal. Ceci peut s'expliquer par la valorisation ressentie par le jeune adolescent qui se déplace pour la première fois seule. Comme l'expliquait une jeune femme de 20 ans en entrevue :

JA : Ok, pis te souviens-tu de la première fois que tu l'as pris l'autobus?

Élève : Ben la première fois... Tout ce que je me souviens c'est que je voulais faire ma grande, pis sortir toute seule de l'autobus, tsé comme mon père en avant pis moi en arrière, toute seule. C'est ça que je me souviens, mais j'aimais ça. J'aime ça regarder les gens et puis observer qu'est ce qu'ils font.

JA : Pis quand tu l'as pris pour la première fois toute seule en cachette, comment tu te sentais?

Élève : Grande!

Entretien Cegep Ahuntsic (03 2009) 1 (femme, 20 ans, Plateau Mont-Royal)

Pour terminer le profil, nous verrons comment se distribuent les milieux sociaux en terme de distance domicile-cégep. Nous avons remarqué qu'un lien pouvait s'observer entre certaines pratiques et certaines distances domicile-cégep et ainsi, afin de déterminer si d'autres facteurs pouvaient être en cause, nous avons mis en évidence la répartition des milieux sociaux en fonction de la distance domicile-cégep.

Cégep	Ahuntsic
-------	----------

En nb indiv	Niveau socio prof			
Distance Domicile-Cégep	Primaire	Secondaire	Collégial	Universitaire
10>d≥7	1	6	6	16
15>d>10		4	16	11
5>d>0	2	6	16	28
7>d≥5		1	1	11
d≥15	1	4	11	4

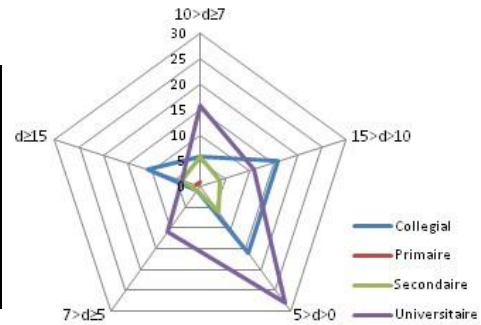


Figure 14 : Répartition des origines sociales en fonction de la distance domicile-cégep

Dans sa composition l'échantillon présente une majorité de jeunes issus de familles dont le niveau d'éducation est élevé. La moitié des jeunes ont des parents d'un niveau universitaire et plus de 75% de l'échantillon a des parents qui ont au moins un niveau collégial. Si l'on observe la répartition de chaque groupe d'éducation en fonction des distances (non en termes de chiffres, puisque certains groupes sont surreprésentés, mais par l'allure générale de la courbe), le graphique est intéressant. On observe que le groupe des jeunes dont les parents ont un niveau d'éducation universitaire réside pour la plus grande partie soit à moins de 5 km du cégep soit entre 7 et 10km. Ces valeurs correspondent aussi aux distances domicile-cégep des plus grands usagers des transports collectifs.

Nous avons vu que la distance domicile-cégep, le niveau d'éducation des parents et l'âge de l'autonomie pouvaient influencer les pratiques de mobilité des jeunes. Il nous reste à déterminer, pour terminer, s'il existe un lien entre l'âge de l'autonomie et le niveau d'éducation des parents et entre l'âge de l'autonomie et la distance au cégep.

Cégep	Ahuntsic
-------	----------

En nb indiv	Niveau socio prof			
Âge de l'autonomie	Primaire	Secondaire	Collégial	Universitaire
12ans<ag.m≤14ans	1	5	12	9
14ans>ag.m<18ans		9	15	16
8ans<ag.m≤12ans		7	16	32
ag.m≤8ans	2		1	6
ag.m≥18ans		1	1	3
Jamais			1	

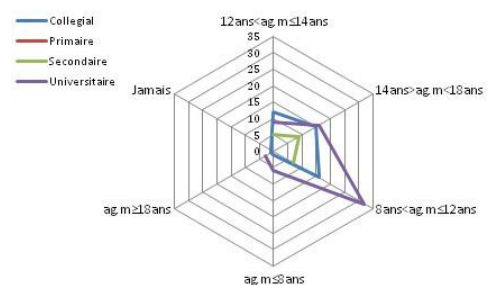


Figure15 : Relation entre l'âge de l'autonomie et l'éducation des parents

Le graphique montre que pour le secondaire et le collégial, la répartition est assez uniforme entre les 3 paliers d'autonomie que nous avons établis entre 8 ans et 18 ans. Par contre, on distingue une tendance très nette à avoir une autonomie entre 8 ans et 12 ans pour les jeunes issus d'un milieu supérieur. Cette tendance est encore confirmée par la répartition ci-dessous des âges d'autonomie avec la distance domicile-cégep. Le groupe le plus représenté est celui des jeunes vivants à moins de 5 km du cégep et ayant été autonome entre 8 et 12 ans.

Cégep		Ahuntsic					
En nb indiv	Âge de l'autonomie						
Dist. Dom. Cégep	12ans<ag.m≤14ans	14ans>ag.m<18ans	8ans<ag.m≤12ans	ag.m≤8ans	ag.m≥18ans	Jamais	
10>d≥7	4	11	7	3			
15>d>10	9	11	7	2			
5>d>0	7	5	30	1	1	1	
7>d≥5	1	3	3	3	2		
d≥15	4	9	5		2		

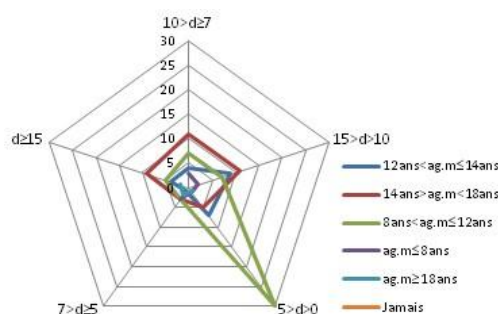


Figure 16 : Âge de l'autonomie en fonction de la distance domicile-cégep

Cet échantillon des jeunes élèves du Cégeps Ahuntsic se caractérise par un nombre important de jeunes qui ne prennent pas les transports collectifs. On y voit tout de même une mobilité en transport en commun suit certains schémas. En effet, les jeunes qui utilisent le plus les transports collectifs combinent 3 facteurs : une distance domicile-cégep inférieure à 5 km ou comprise entre 7 et 10km, des parents qui ont un niveau d'éducation élevé et un âge d'autonomie qui n'est pas trop avancé et qui se situe idéalement entre 8 ans et 12 ans.

Nous allons maintenant comparer ce profil et ces caractéristiques de mobilité avec l'échantillon des jeunes de banlieue.

3.1.2 LA MOBILITÉ DES JEUNES LAVALLOIS : LE CAS DE LAVAL-DES-RAPIDES

Nous allons dans cette section reprendre le même cheminement que dans le développement précédemment pour caractériser les pratiques de mobilité, et spécifiquement les usages des transports en commun, tout en comparant l'échantillon du collège Montmorency avec celui d'Ahuntsic. Pour commencer nous allons donc nous intéresser à la relation entre la fréquence d'utilisation des transports collectifs avec la distance qui sépare le domicile du Cégep.

Cégep	Montmorency
-------	-------------

en nb indiv	fréquence métro				
Dist. Dom.-Cégep	0>fm≥2	2>fm≥5	5>fm>10	fm≥10	Jamais
10>d≥7	3	3	1	8	28
15>d>10	8	6		5	39
5>d>0	17	8	2	5	41
7>d≥5	18	3	1	4	39
d≥15	10	5	1	1	32

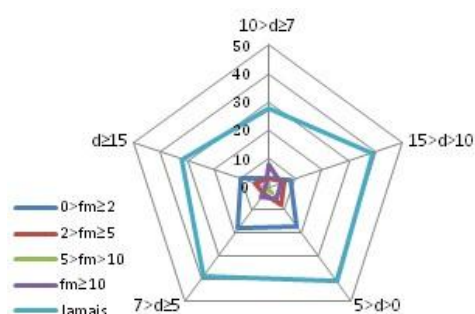


Figure 17 : Fréquence d'utilisation hebdomadaire des transports collectifs en fonction de la distance domicile-cégep

Une fois encore nous observons que le nombre de jeunes qui n'utilisent pas les transports collectifs est très important. À la différence des jeunes d'Ahuntsic, ici, tout d'abord, la tendance concerne de façon presque uniforme et massive tous les lieux de résidence, quel que soit l'éloignement au Cégep. Ensuite, cette caractéristique ne s'accompagne pas d'une présence forte, ni marquée des utilisateurs réguliers. On voit bien sûr la figure comme dans le tableau qu'une majorité écrasante d'utilisateurs occasionnels (moins de 2 fois par semaine) ou de non-utilisateurs composent l'échantillon. Nous pouvons d'ores et déjà confirmer que l'échantillon illustre bien l'idée véhiculée sur les modes de déplacements en banlieue nord-américaine : le tout automobile.

Cette constatation ne met pas un terme à l'analyse pour autant. En effet, nous allons déterminer si ce peu d'intérêt pour les transports en commun s'accompagne de caractéristiques aussi significatives que celles qui accompagnaient le taux plus important de fréquentation chez les jeunes d'Ahuntsic. Pour commencer, intéressons-nous à l'utilisation qui est faite des transports collectifs pour la routine et les loisirs.

Cégep	Montmorency
-------	-------------

en nb indiv	N (Loisirs)		O (Loisirs)	
Dist Dom-Cégep	N (Routine)	O (Routine)	N (Routine)	O (Routine)
10>d≥7	8	2	24	9
15>d>10	14	3	25	16
5>d>0	17	1	40	16
7>d≥5	10	1	35	19
d≥15	14	6	23	7

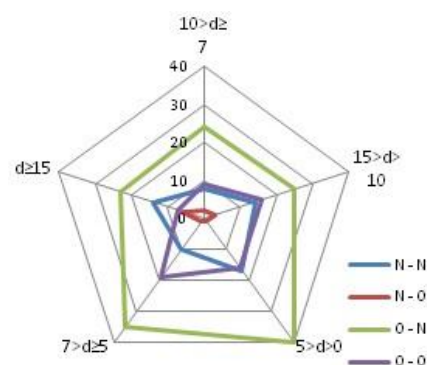


Figure 18 : Fréquence d'utilisation hebdomadaire des transports collectifs en fonction du motif du déplacement

Si les jeunes Lavallois ne sont pas de grands utilisateurs des transports collectifs, on observe que de façon plus occasionnelle, pour les loisirs, ils les utilisent. Ceci est particulièrement le cas pour les jeunes qui vivent à moins de 7 km de leur Cégep.

Comme pour Ahuntsic, nous avons cherché à déterminer s'il existe un lien entre l'usage des transports en commun des jeunes et la façon dont ils les pratiquaient avec leurs parents.

Cégep	Montmorency
-------	-------------

en nb indiv	avec les parents?			
fréquence métro	Jamais	Parfois	Rarement	Souvent
0>fm≥2	25	8	24	2
2>fm≥5	19		6	2
5>fm>10	3		2	
fm≥10	7	5	8	5
Jamais	116	13	50	6

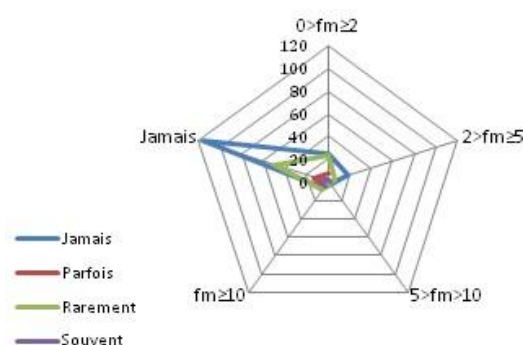


Figure 19 : Fréquence d'utilisation hebdomadaire des transports collectifs en fonction de l'usage avec les parents

De ce croisement, nous voyons que la quasi-totalité des jeunes n'a jamais, ou rarement, prit les transports en commun avec ses parents. Nous avons vu précédemment que cette seule constatation ne suffisait pas à tirer des conclusions pour Ahuntsic. Ici, entre ce que nous savons des comportements de mobilité en banlieue et ces données, nous serions tentés de dire que l'utilisation des transports en commun pourrait être une affaire de culture, qui n'est pas celle des familles de ces jeunes.

Pour continuer sur cette idée de culture familiale, nous avons croisé la fréquence d'utilisation du métro avec l'âge de l'autonomie.

Cégep	Montmorency
-------	-------------

en nb indiv	Âge de l'autonomie					
	12ans<ag.m≤14ans	14ans>ag.m<18ans	8ans<ag.m≤12ans	ag.m≤8ans	ag.m≥18ans	Jamais
fréquence métro	s	s	s	s	s	Jamais
0>fm≥2	14	25	11	2	2	3
2>fm≥5	3	11	9	1	2	
5>fm>10		1	2		1	
fm≥10	4	8	10	2		
Jamais	32	80	20	11	11	23

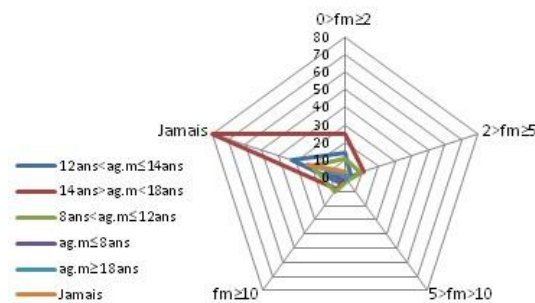


Figure 20 : Fréquence d'utilisation hebdomadaire des transports collectifs en fonction de l'âge de l'autonomie

Ce croisement vient confirmer le lien que nous avons établi entre l'âge de l'autonomie et la fréquence d'utilisation des transports en commun pour les jeunes d'Ahuntsic. En effet, nous relevons tout d'abord que près de la moitié des répondants qui ne prennent jamais le métro présentent un âge d'autonomie tardif, entre 14 et 18 ans. Si l'on étend à ceux qui ne prennent jamais les transports collectifs et dont l'âge de l'autonomie dépasse 12 ans, c'est près des deux tiers des répondants qui sont concernés. Ici encore, si nous ne pouvons pas dire que plus l'âge de l'autonomie est précoce, plus l'individu

continuera à favoriser ce mode de transport, nous pouvons affirmer que plus l'âge de l'autonomie est tardif, plus les individus ont tendance à préférer aux transports collectifs un mode de transport individuel.

Cégep	Montmorency
-------	-------------

Nombre de Genre	Niveau socio prof			
Distance Domicile-Cégep	Primaire	Secondaire	Collégial	Universitaire
10>d≥7		12	9	22
15>d>10	2	12	16	28
5>d>0	1	23	18	32
7>d≥5		9	21	35
d≥15		13	16	20

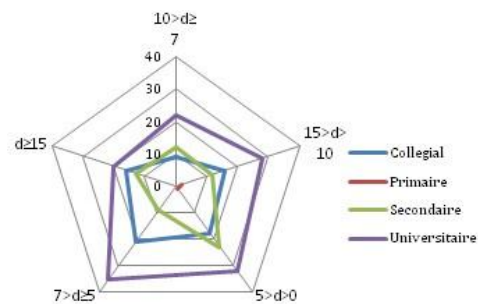


Figure 21 : Répartition des origines sociales en fonction de la distance domicile-Cégep

Comme pour Ahuntsic, l'échantillon est composé de jeunes issus de familles scolarisées, la plupart d'un niveau universitaire. On remarque, contrairement à ce que nous avons observé pour Montréal, que ce ne sont pas seulement les niveaux d'éducation les plus élevés qui se trouvent majoritaires à moins de 5 km du Cégep. Nous voyons que les familles d'un niveau secondaire y sont aussi très présentes. Si nous regardons plus en détail comment se répartit chacun des groupes, on voit que les classes supérieures se répartissent plus uniformément à des distances variables du Cégep, tandis que la plus grande partie des familles d'un niveau secondaire sont installées à moins de 5 km du Cégep. Pour affiner cette interprétation, nous allons voir comment se répartissent les âges d'autonomie en fonction des classes sociales.

Cégep	Montmorency
-------	-------------

en nb indiv	Niveau socio prof			
Âge de l'autonomie	Primaire	Secondaire	Collégial	Universitaire
12ans<ag.m≤14ans		12	15	26
14ans>ag.m<18ans		25	43	55
8ans<ag.m≤12ans	1	15	8	31
ag.m≤8ans		5	1	10
ag.m≥18ans	2	3	6	5
Jamais		6	12	8

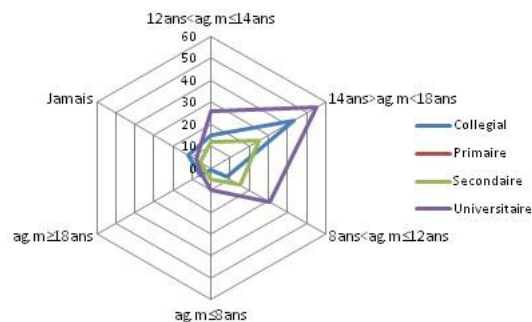


Figure 22 : Relation entre l'âge de l'autonomie et l'éducation des parents

Ces données nous permettent de constater que la majorité des jeunes ont un âge d'autonomie supérieur à 12 ans et très souvent même à 14 ans, quel que soit le milieu social. Néanmoins, on peut observer un âge légèrement plus bas pour les jeunes issus ou d'un milieu de niveau secondaire ou d'un niveau universitaire. On pourrait envisager que ceci soit lié dans un cas à des raisons financières, le transport collectif coûtant moins cher qu'une auto, et dans l'autre cas une question de « principe écologique ». À moins qu'il ne s'agisse d'une question de distances?

Cégep	Montmorency
-------	-------------

En nb indiv	Âge de l'autonomie					
	12ans<ag.m≤14ans	14ans>ag.m<18ans	8ans<ag.m≤12ans	ag.m≤8ans	ag.m≥18ans	Jamais
10>d≥7	7	19	10	3		4
15>d>10	6	22	11	1		7
5>d>0	14	29	13	4	7	4
7>d≥5	11	26	11	7	2	6
d≥15	11	21	7	1	3	3

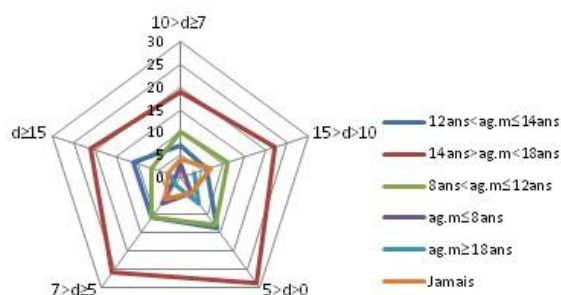


Figure 23 : Âge de l'autonomie en fonction de la distance domicile-cégep

Ces valeurs expriment assez clairement que l'âge de l'autonomie n'a, à Laval, aucun lien évident avec la distance domicile-cégep (exprimée en kilomètres). Qu'il s'agisse des âges d'autonomie les plus élevés ou des autres, la répartition en terme de distances est assez homogène.

Les pratiques de mobilité des jeunes de Laval sont donc essentiellement tournées vers l'automobile, l'utilisation du transport collectif reste dans l'ensemble occasionnelle et marginale, probablement influencée par des schémas assez individuels et des paramètres financiers ou idéologiques que nous ne pouvons pas confirmer avec nos données.

Ainsi donc, les deux groupes de jeunes se distinguent fortement dans leurs pratiques de mobilité. Alors que pour Montréal, on arrive à distinguer des logiques et des profils d'utilisation des transports en commun, influencés par les distances, l'âge de l'autonomie et le niveau d'éducation des parents, à Laval les logiques individuelles prédominent autant que l'usage de l'automobile.

Cette valorisation de l'automobile s'est même exprimée dans les récits des jeunes de Laval quand ils devaient rédiger une rencontre fictive avec des jeunes de Saint-Michel. L'extrait suivant, où « paisible » est associé à « auto », se situe avant le récit d'une bagarre avec des jeunes de gangs de rue :

C'est par un bel après-midi du mois de juillet, moi et *** nous nous promenons paisiblement en auto dans sur le Mont Royal.

Récit 1

Cet exemple illustre aussi le fait que le manque de pratique des transports collectifs et de contacts avec la différence peut favoriser le sentiment d'insécurité et nous amène à la deuxième partie des résultats sur les effets de la mobilité autonome dans le développement d'un sentiment de compétence et l'engagement sociopolitique.

3.2 Les effets de la mobilité autonome sur le sentiment de compétence et l'engagement sociopolitique des jeunes

Les déplacements, nous dit Simone (2005) à partir d'une étude sur les jeunes de Douala au Cameroun, permettent aux jeunes d'expérimenter de façon transversale, par la dispersion plutôt que le confinement. À Douala, il est important pour les jeunes de démontrer leur capacité à naviguer et leur disponibilité à s'engager dans diverses activités, de faire partie de plusieurs histoires, jeux, transactions. Devenir quelqu'un, nous dit cet anthropologue, c'est pouvoir bouger, c'est acquérir la facilité d'opérer partout, c'est ne pas être connu comme le fils d'un tel, ou comme provenant d'un tel quartier. Dans ce contexte, « *disrespect for a confined sense of things, therefore, becomes a key element of self-fashioning* » (Simone, 2005 : 520). Circuler, ce n'est pas que traverser des espaces, c'est également déployer des tactiques multiples et surmonter des obstacles.

Pour Simone, la définition même de la jeunesse est volatile. Elle est ré-imaginée comme un état mobile et sans fin à cause du chômage, ce qui, à Douala, implique l'impossibilité de se marier et d'avoir des enfants. La jeunesse, c'est la prolifération de temps discordant et diffus. Le présent n'est plus considéré comme une plateforme pour le futur dans un contexte de défavorisation. Ainsi, circuler, pour ces jeunes, permet de se forger une identité, de développer des compétences, de trouver des opportunités « d'affaires ».

C'est une façon de vivre contraire à celle prescrite par le «chemin tracé » du mariage et du travail formel. Le défi pour ces jeunes est de s'extirper des responsabilités du ménage familial pour demeurer ouverts à des alliances potentielles. Le but est de constamment s'insinuer dans la vie des autres, dans leurs réseaux, sans devenir trop dépendants. Les jeunes qui réussissent à faire ça acquièrent une certaine notoriété.

L'étude de Simone sur les jeunes à Douala et leur grand désir de mobilité (celle-ci étant perçue comme vecteur de notoriété et moyen alternatif pour se faire une place dans la société compte tenu de l'impossibilité d'intégrer l'âge adulte par le biais du travail et du mariage) est particulièrement pertinente pour la réflexion sur la mobilité des jeunes dans la région montréalaise, même si le contexte socioéconomique et culturel y est très différent. Les jeunes dont parle Simone font preuve de compétences créatives et d'*entrepreneurship* liés au fait qu'ils sont mobiles. Ils se servent de ces compétences pour compenser leur manque d'insertion sociale.

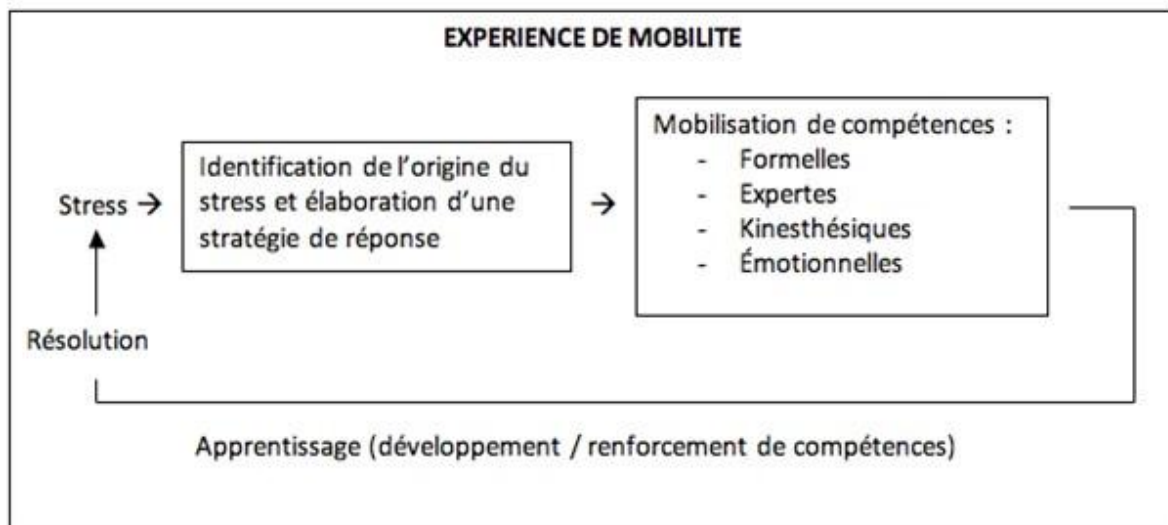
Les questions que nous posons dans la présente étude cherchent similairement à évaluer la pertinence de la mobilité comme levier d'intervention sociale, particulièrement en ce qui concerne la prévention contre les gangs de rue. En quoi et comment la mobilité autonome pourrait-elle favoriser le développement personnel des jeunes et donc, indirectement, leur insertion sociale? Est-ce que la mobilité autonome aiderait les jeunes à se projeter comme futurs adultes (même en suivant un modèle bien différent de celui de leurs parents)? Ou plus concrètement, y-a-t'il une relation entre les pratiques de mobilité autonome et l'engagement positif dans son milieu de vie (à toutes les échelles, de l'école de quartier au monde)? S'engager (ou s'insérer) socialement, pour nous, ne signifie pas nécessairement reproduire les normes sociales dominantes : trouver un emploi stable, fonder une famille, devenir propriétaire, participer à la vie civique, etc. Cela peut aussi signifier construire des « légitimités alternatives » (Pedrazzini et al. 1994) par des emplois informels, des compositions familiales plus complexes, le choix du logement en coopérative, la participation politique par des vecteurs non-traditionnels comme les blogues ou autres, etc. En un mot, insertion sociale n'est pas l'équivalent de reproduction sociale.

Dans ce qui suit, nous interrogeons d'abord l'impact des pratiques de mobilité autonome sur l'acquisition des compétences nécessaires à la mobilité (compétences formelles, expertes, kinesthésiques et émotionnelles) et la façon dont celles-ci sont mobilisées par les jeunes au fur et à mesure de leur expérience de la mobilité (3.2.1). Nous nous penchons ensuite sur la relation entre ces expériences de mobilité et le sentiment de compétence qui s'affirme chez les jeunes (3.2.2). Finalement, nous analysons les niveaux d'engagement sociopolitique chez les jeunes interviewés relatif à

leurs pratiques de mobilité (3.2.3). Nous y dégageons deux mécanismes par lesquels les pratiques de mobilité interviennent dans l'engagement sociopolitique : l'exploration et la comparaison.

3.2.1 APPRENDRE EN SE DÉPLAÇANT

Lors de leurs déplacements, les jeunes se retrouvent confrontés à des situations de stress, de peur ou encore d'incertitude (perte d'orientation, anxiété face à l'inconnu) ce qui les amène à mettre en place des réponses en mobilisant une (ou une combinaison) des compétences qu'ils utilisent pour voyager. Un des effets qui résulte de l'élaboration de ces réponses est l'acquisition (ou le renforcement) des compétences qu'ils ont dû mobiliser afin de trouver une solution au problème causé par une sensation de stress, de peur ou d'incertitude.



Quand on leur demande comment ils se sont sentis la première fois qu'ils ont pris le métro seul, les jeunes interviewés ont évoqué des situations d'inconfort et de stress, car ils n'étaient pas certains de leur destination, n'étaient pas capable de suivre le rythme des gens qui les entouraient ou encore ils ne savaient pas comment réagir face à des personnes dont les comportements leur paraissaient étranges. En décrivant comment ils ont réagi face à ces problèmes, ils nous ont démontré leur capacité à mobiliser des compétences spécifiques en fonction de la situation. Rappelons la typologie des compétences de mobilité que nous avons utilisée :

1. **compétences formelles** : connaissance de la langue publique, connaissance des codes de civilité, connaissance des lieux où tel ou tel besoin peut être satisfait

2. **compétences expertes** : savoir lire un plan ou une grille horaire, acheter un billet, conduire une voiture, connaître le réseau reliant les lieux que l'on désire fréquenter
3. **compétences kinesthésiques** : lire des paysages différents et savoir s'orienter
4. **compétences émotionnelles** : aptitude à gérer le « choc culturel » plus ou moins important vécu lors des déplacements vers des lieux inconnus, capacité de gérer les émotions liées à l'absence d'êtres chers.

Les **compétences formelles** comme savoir parler français ou anglais sont souvent mentionnées comme nécessaires afin de pouvoir demander sa direction. De plus, le fait de demander à quelqu'un d'autorité, tel que le chauffeur de bus constitue un autre exemple de compétence formelle (savoir identifier l'individu en position d'autorité dans une situation donnée). Les jeunes sont aussi particulièrement habiles pour ce qui est d'utiliser des **compétences expertes** :

Mais j'ai oublié de lui demander quel bus je dois prendre pour aller chez elle. J'ai passé comme toute la journée à appeler ma tante, ma mère, mais eux ils ne savaient pas non plus. Heureusement dans ce temps-là, dans mon cell je pouvais aller sur internet, pis ça me disait (...) j'pouvais aller sur STM, pis ils disent quel bus que je pourrais prendre... Finalement ça m'a pris une heure et demie (rires). C'était surtout ma cousine qui n'était pas très contente!

Entretien école Mont de LaSalle (juin 2008) 1 (femme, 16 ans, pont Viau)

Un autre exemple de compétence experte relève de leurs connaissances des lieux, et des fonctions et caractéristiques qui leur sont propres. En effet, les jeunes révèlent une certaine intelligence sociospatiale quant aux lieux et itinéraires, en déterminant quels sont les endroits à éviter (et ce, même au-delà du voisinage immédiat) :

JA : Pis comment tu fais pour savoir où faut pas être?

Jeune : Ben on en entend parler, pis aussi, on peut le voir, si je vais pas m'aventurer là c'est de la provocation! Surtout si, mettons, moi je fais partie d'une gang, et j'sais que ça, c'est une gang adverse, j'crois que c'est plus ça.

Entretien école Mont de LaSalle (juin 2008) 3
(homme, 16 ans, Laval des rapides)

Dans beaucoup d'entretiens, ils décrivent avec détails comment ils ont acquis des **compétences kinesthésiques**. Par exemple, cette jeune fille qui vient juste de rentrer après une année passée au Maroc nous explique comment elle s'est sentie lors de son arrivée :

JA : Ok. Parce que toi par exemple quand tu es arrivée au Maroc, est-ce que tu... est-ce que la signalisation... Enfin comment tu te sentais par rapport à ta capacité à t'orienter?

Jeune : La première fois perdue. C'est des ronds, avec des soleils, pis des rues là. C'est l'enfer là. Ça prend un moment d'adaptation pour t'orienter, vraiment.

Entretien cegep Ahuntsic (mars 2009) 1
(femme, 20 ans, Plateau Mont-Royal)

De façon peu surprenante, la stratégie la plus employée repose sur l'élaboration de cartes mentales et sur la prise de repères visuels. Dans ce premier exemple, le jeune garçon s'est construit une carte mentale afin de déterminer son itinéraire :

JA : En métro aussi?

Jeune : Ben ouais, mais c'est que dans le fond j'habite sur le coin de Papineau, faque là je sais jamais si je dois prendre Papineau jusqu'à la station Papineau, puis ensuite prendre le métro jusqu'à Berri-Uqam; ou si je dois prendre... marcher peut être une demi-heure jusqu'à la station Sauvé pour prendre le métro. Ça c'est encore un dilemme, qu'est ce qui est le plus rapide.

Entretien cegep Ahuntsic (mars 2009) 3 (homme, 19 ans, Ahuntsic)

Ici, l'interviewée nous relate comment étant enfant elle a appris où descendre du bus :

JA : Pis après un certain temps? ça s'est dissipé assez vite parce que tu connaissais le...

Jeune : Humhum, je savais que c'était après la 3ème station d'essence.

Entretien école Mont de LaSalle (juin 2008) 2
(femme, 16 ans, ville St-Laurent)

Dans tous ces entretiens, les jeunes expliquent le rôle de leurs parents lors de l'apprentissage préliminaire de ces compétences, notamment en leur montrant comment prendre le bus ou le métro. Mais après cela, ils décrivent ce qu'ils ont pu apprendre par eux-même, au travers d'expérimentation. La plupart d'entre eux décrivent comment ils

ont dû développer des compétences émotionnelles sur la base d'essais et d'erreurs. En répétant les expériences de mobilité autonome, ils ont pu gagner en confiance et ont été capables de trouver plus facilement des moyens de réponse face aux situations stressantes. Revenons à cette jeune femme qui a passé une année au Maroc :

Jeune : Comme au Maroc, là première fois que je suis sortie dehors pour aller acheter des cigarettes à ma mère, j'ai vraiment eu peur, mais pour rien là, parce que c'est pas dangereux. Pis après ça c'est correct, faut s'habituer. Pis un moment donné tu te rends compte que...

JA : Mais quand tu t'habitues, qu'est-ce... à quoi tu t'habitues?

Jeune : Ben à voir les gens, surtout, qui sont du quartier, et à se rendre compte que, ben il y a rien là. [...] Tu sais les gens ils te regardent, t'es blanc, pis y sont pas habitués à te voir, pis après ils s'habituent à te voir. Faque t'es plus un touriste, t'es plus un attrait, t'es comme un citoyen s'tu veux. Ben ça s'en va la peur là...

JA : Mais c'est ce que tu me dis, quand tu t'habitues, tu t'habitues plus aux gens.

Jeune : Ouais, peut être aux gens. Pis au milieu aussi là, je sais pas. Je sais pas ce qui fait qu'à un moment donné la peur elle s'en va, tsé. C'est comme apprendre à vivre toute seule, apprendre à s'endormir avec personne d'autre, ça, ça passe à un moment donné. Au début t'aimes pas ça, mais un moment donné tu t'habitues.

Entretien cegep Ahuntsic (mars 2009) 1
(femme, 20 ans, Plateau Mont-Royal)

La plupart de jeunes interrogés ont montré qu'ils ont rapidement appris à s'isoler émotionnellement lors de leurs déplacements autonomes en occultant certaines dimensions de l'expérience de mobilité, ou en réaffectant ces dimensions à autre chose que l'expérience de mobilité en cours. Cela afin de diminuer la charge émotionnelle que pourrait susciter certaines situations lors du déplacement. Regarder au sol, écouter son Ipod, mettre un sac sur le siège adjacent au sien, sont autant de stratégies pour composer avec les comportements jugés dérangeants. De cette manière, ils peuvent s'habituer aux aléas de l'altérité. Ils évoquent souvent le fait de se créer "une bulle" autour d'eux-mêmes. Nous pouvons donc interpréter cela comme un dispositif d'isolation des stimulations extérieures (tactiles, visuelles, auditives) afin de réduire l'impact émotionnel de l'expérience de mobilité. Prenons l'exemple de cette étudiante de 16 ans :

Oui, j'avais vraiment peur, parce que j'ai un peu peur toute seule, j'suis pas habituée à voir (), y'avait un gars qui était fou à côté de moi, j'pense qu'il était fou parce qu'il arrêtait pas de faire « hé, ça va toi, hé ça va? ». En plus il était pas très bien habillé, il était habillé comme si ça faisait quelques jours qu'il avait pas pris sa douche, pis ça sentait... Fait que j'avais un peu peur,

pis j'faisais semblant de faire quelque chose d'autre, j'avais amené un livre, j'avais amené mon (), tu fais semblant de faire quelque chose, mais j'lisais mon livre, mais j'avais vraiment peur (). Si c'était pas pour une grand-mère, à côté de moi, j'pense que j'aurai changé de...

Entretien école Mont de LaSalle (juin 2008) 2
(femme, 16 ans, ville St-Laurent)

La création de cette bulle peut donc être vue comme une compétence émotionnelle pour composer avec le stress du contact avec autrui. Mais, cela peut également être interprété comme une compétence formelle, dans la mesure où cela correspond aux codes sociaux de comportement dans les transports en commun. Dans le métro, il est communément admis que les individus souhaitent rester dans leur bulle (Phillips and Smith, 2004), tout comme le fait de marcher rapidement. Cet interviewé décrit ces deux codes de comportement :

JA : Mais quand tu as pris le métro ou le bus pour la première fois, te souviens-tu comment tu te sentais, ce que tu avais ressenti?

Jeune : Ben il y avait beaucoup de monde, j'ai trouvé que les gens marchaient très vite. Mais moi j'ai pris... Je suis un peu cette passe là, je marche très vite, pis il y a des gens avec qui je vais me tenir dans le métro, pis ils vont marcher très lentement, pis il vont se faire accrocher (rires) [...] Sinon même il y a des gens, tu rentres dans le métro, ils ont les pieds à côté sur un autre banc, puis moi je vais vouloir la place, quand il y a des personnes autour de toi c'est un signe genre « moi je suis dans ma bulle, venez pas me déranger, viens pas à côté de moi ».

Entretien cegep Ahuntsic (mars 2009) 2 (homme, 19 ans, Ahuntsic)

La plupart des personnes interrogées ont démontré des positions assez radicales quant aux individus qui transgressent ces codes de comportements. Comme le fait de ne pas laisser son siège à une personne âgée ou de ne pas laisser les gens descendre du wagon avant de monter. Ils sont également conscients que le fait de ne pas parler français peut rendre difficile la compréhension du fonctionnement du système de métro à Montréal. Cela nous indique qu'ils considèrent les compétences formelles comme particulièrement utiles. « *Ben là j'ai un peu paniqué. Je parlais pas beaucoup français,* » nous dira l'un des jeunes de St-Michel en racontant ses premières expériences seuls dans le métro.

Aussi, ces derniers nous ont démontré une capacité à transposer les compétences qu'ils utilisent dans leurs déplacements réguliers dans d'autres contextes de mobilité :

JA : Mais, comme par exemple, la première fois où tu es allé dans le métro de New-York, parce que tu m'as donné cet exemple-là. Est-ce que... Comment tu as fait pour savoir comment ça marchait?

Jeune : ben c'est des choses que j'avais déjà vues. Le métro de Montréal est quand même assez semblable à celui de New-York, mais il y a quelques différences, je dirai les poubelles. Ce serait plus les signes. Comme les gens savent que le cercle rouge avec une petite barre c'est défendu. Si tôt que tu vois du rouge c'est forcément que tu auras pas le droit. Si tôt que tu vas voir du vert, tu te dis « j'ai le droit ».

Entretien cegep Ahuntsic (mars 2009) 2 (homme, 19 ans, Ahuntsic)

Ces comptes-rendus détaillés d'expériences de mobilité peuvent sembler banals à première vue, puisqu'ils décrivent l'usage de compétences que nous maîtrisons et utilisons de façon « naturelle ». Mais les jeunes personnes avec qui nous avons parlé ont eu beaucoup à en dire, surtout lorsque les premières expériences de mobilité autonome étaient récentes. Comme les jeunes interviewés à St-Michel avaient de façon générale une expérience plus longue de la mobilité autonome, celle-ci paraissait déjà banale et normale. Il a été un peu plus difficile de les faire parler à ce propos. Leurs réponses démontraient une fine connaissance des transports collectifs à Montréal : les lignes, les stations, les règlements, les codes de civilité, et même la division du travail entre les agents de sécurité de la STM et l'unité métro du SPVM. Ces questions relatives aux pratiques de mobilité ont été posées en seconde partie d'entretien. Notre stratégie consistait dans un premier temps à les faire parler d'eux-mêmes et de leur environnement : leurs identités, leurs aspirations et leur quotidien. Ceci a permis de ne pas introduire de biais dans la conversation en induisant le jeune à associer sentiment de compétence, identité, engagement avec mobilité. Il s'agissait de ne pas révéler notre hypothèse de travail dès le début afin de ne pas orienter la conversation.

3.2.2 COMPÉTENCES DE MOBILITÉ ET SENTIMENT DE COMPÉTENCE

En psychologie, la compétence est considérée importante pour un fonctionnement adapté et satisfaisant sur le plan émotif puisqu'elle permet d'atteindre les objectifs désirés, ce qui procure satisfaction (Chawla et Heft, 2002). Si l'objectif de se déplacer peut paraître banal puisqu'il est partie intégrée du quotidien des adultes, cet objectif prend une toute autre ampleur pour le jeune qui l'expérimente par lui-même pour les premières fois, ou pour celui qui vit dans un milieu contraignant fortement son accès à la mobilité (manque de ressources financières, de temps, de transport collectif, ou encore contrainte parentale, etc.).

Au fur et à mesure que le jeune observe que ses actions portent fruit, il développe en général un sentiment de compétence : « je suis capable », « ça marche », etc. C'est alors que le stress lié à la nouveauté de la mobilité autonome diminue. En plus de contribuer à ancrer le sentiment de compétence dans les déplacements, les pratiques répétées de mobilité autonome ont un effet sur le sentiment de compétence dans d'autres sphères.

Les travaux en psychologie environnementale et sur la géographie de l'enfance montrent que si un individu s'engage dans une activité débouchant sur le sentiment de compétence (par exemple se déplacer seul), celui-ci aura tendance à se réengager dans une autre activité (Chawla et Heft, 2002). Cette expérience récurrente d'efficacité personnelle procure à l'individu la confiance qu'il peut agir. C'est ce que plusieurs appelleraient la confiance en soi. Dans l'extrait qui suit, une jeune mère monoparentale, rencontrée à St-Michel alors qu'elle faisait un « pèlerinage » avec sa fille pour lui faire connaître là où elle a grandi, montre bien ce sentiment de compétence (souligné en gras) :

JA : Pourquoi est-ce que c'est important pour toi qu'elle vienne voir où est ce que tu as grandi?

Jeune : hum, je sais pas, j'aimerais ça qu'elle voit. Parce que c'est un enfant qui aime beaucoup le passé, les anciennes cassettes, les choses qu'on a filmées, les choses comme ça. Faque j'ai pensé que c'était intéressant. Que ce serait intéressant pour elle de voir où est-ce que maman elle a grandi. Pis elle a aimé ça, elle aime la piscine, elle trouve ça beau. [...]

JA : De quoi tu parles avec tes amis?

*Jeune : Hum, je suis quelqu'un qui aime parler de n'importe quoi. **On parle beaucoup de où est ce qu'on se voit. Où est ce qu'on veut aller. Pis comment on fait pour y arriver.** On parle de tout et de rien.*

Entretien parc Perreault (08 2009) 5 (femme, 28 ans, St-Michel)

Cette jeune femme montre un rapport au temps assez linéaire : passé, présent, futur. La capacité de projection dans le futur est un des effets du sentiment de compétence.

Comme pour l'étude menée par notre équipe à Los Angeles (2006-2009), nous avons mesuré le sentiment de compétence à l'aide d'outils qualitatifs dans une perspective sociologique. Le sentiment de compétence décrit ici ne peut donc être considéré qu'indicatif. Nous n'avons pas mesuré, comme le feraient les psychologues, la confiance en soi des jeunes par des tests psychométriques ou par des rencontres approfondies dans le but de déterminer un profil psychologique. Nous avons plutôt procédé avec les outils de la sociologie qualitative : l'analyse approfondie du contenu des entretiens et de la dynamique de leur déroulement, en plus d'observation participante au parc François Perreault (ce qui nous a permis de mieux connaître certains des interviewés qui fréquentaient le parc).

Indicateurs retenus pour le sentiment de compétence

Cet indicateur a été élaboré sur une série de critères cumulatifs relatifs aux données d'entretien qui ont été codées sur N'Vivo, afin de déterminer à quel niveau se situe le sentiment de compétence de l'interviewé.

Se projette dans l'avenir (non=X)
 Doubte de ses capacités (oui=X)
 À l'aise dans les transports (non=X)
 Affirme son opinion (non=X)
 Prends la parole (non=X)
 Peur de l'échec (oui=X)

0-2X= sentiment de compétence affirmé
 3-4X= sentiment de compétence moyen
 4-6X= sentiment de compétence faible

Rappelons que nous n'avons considéré ici que 14 entretiens, puisque nous avons éliminé ceux pour lesquels nous n'avons pas assez d'éléments pour évaluer le sentiment de compétence. La plus grande portion de cet échantillon présentait un sentiment de compétence moyen et nous n'avons pas attribué le niveau faible à aucun interviewé. Le simple fait d'avoir accepté de nous parler, sachant quels étaient les objectifs de notre recherche et compte tenu de notre position privilégiée de chercheurs, indique un certain sentiment de compétence. Il faut donc considérer les graphiques qui suivent avec précaution compte tenu de la taille restreinte de l'échantillon. Nous cherchons à explorer des relations entre certaines pratiques et l'engagement social; nous ne mesurons pas les profils psychologiques des jeunes.

Ce travail sociologique exploratoire indique toutefois des pistes intéressantes à développer. Nous savons intuitivement que « les voyages forment la jeunesse ». C'est d'ailleurs explicitement ce qui guide certains programmes gouvernementaux comme Jeunesse Canada Monde. D'autres programmes explorent encore plus directement cette intuition avec des populations jeunes considérée, dans le langage de l'intervention sociale comme étant « à risque ». Un article paru dans La Presse en février 2011 décrivait un projet mené par le Carrefour jeunesse emploi du Sud-Ouest par lequel sept jeunes Montréalais provenant de milieux difficiles sont partis pour deux semaines dans un village autochtone du Guatemala pour faire du travail humanitaire (Audet et Chamberland, 2011 : A24-25). Les intervenants du Carrefour jeunesse emploi sont convaincus des bénéfices du programme, l'un d'eux est cité :

« On ne dit pas que dans les quatre mois après leur retour, ils se sont intégrés à la société et qu'ils ont changé. Ce n'est pas réaliste. C'est un bagage qui leur est utile le jour où ils décident de s'embarquer dans une autre étape de leur vie. Juste d'avoir réussi un projet au complet, c'est beaucoup. Ils savent qu'ils sont capables. »

Le programme s'adresse à des « jeunes qui, de façon autonome, n'arriveraient pas à quitter le Québec et dont la confiance en soi est réduite à néant. » L'idée, selon la directrice du Carrefour jeunesse emploi du Sud-Ouest est de « déstabiliser positivement ».

Nos données montrent également que les jeunes qui présentent une forte mobilité de voyage ont aussi un sentiment de compétence plus affirmé. À l'inverse, ceux qui ont une faible mobilité de voyage montrent un sentiment de compétence moyen.

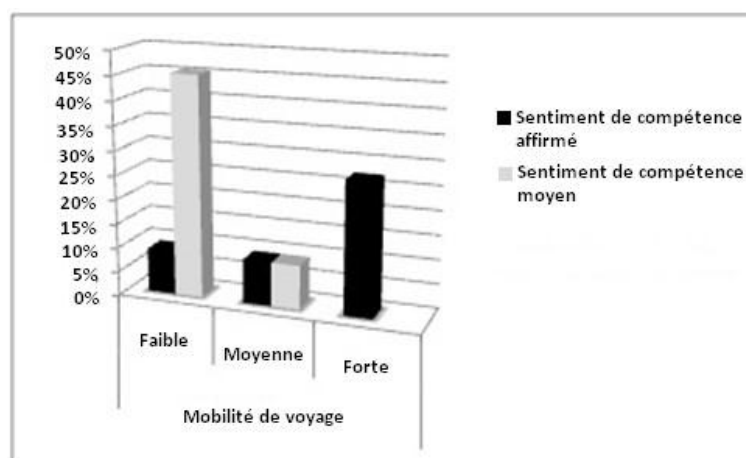


Figure 24 : Sentiment de compétence en fonction des pratiques de mobilité de voyage, exprimé en pourcentage de l'échantillon

L'extrait d'entrevue suivant illustre le lien entre le voyage et le sentiment de compétence, mais aussi avec l'engagement sociopolitique qui en découle (comme nous le détaillons en 3.2.3). L'expérience du voyage est l'expérience de l'Autre, d'une autre réalité que celle du quotidien connu. L'expérience du froid, des longues heures à l'extérieur donne envie au jeune de s'engager pour les sans-abri. Il prend conscience par le voyage que tout le monde ne bénéficie pas du simple confort d'avoir un toit et d'être au chaud.

JA : Donc tu veux dire travailler dans le refuge. Pis pourquoi t'aimerais faire ça?

Jeune : Ben justement après mon voyage, ça m'a... Tsé j'ai vécu avec mon sac à dos, donc je sais ce que c'est d'être dehors de 7 heure du matin jusqu'à 7 heures du soir. Tu sais c'est rien dans un sens, mais j'ai un peu expérimenté c'était quoi, il fait froid, c'est pas agréable. Faque, c'est un peu pour ça, pour redonner.

Entretien cegep Ahuntsic (03 2009) 3 (homme, 19 ans, Ahuntsic)

La relation entre le sentiment de compétence et la mobilité semble être à double sens. À la fois la mobilité renforce le sentiment de compétence, mais celui-ci doit être suffisant pour favoriser la mobilité, surtout lorsqu'il s'agit de mobilité de voyage. Mais même à l'échelle de la mobilité intra-métropolitaine, celle-ci semble jouer sur le sentiment de compétence. Dans cet exemple, un jeune homme de St-Michel exprime sa crainte face à la mobilité; il se sent vulnérable lorsqu'il sort du quartier, puisqu'il a peur de se faire agresser compte tenu de son origine ethnique :

JA : Pourquoi tu aimes le quartier?

Jeune : Bah, j'ai grandi ici, je connais tout le monde, tout le monde me connaît. Je me sens à l'aise quand je marche ici. J'ai plus besoin de checker mon back, voir si quelqu'un il va me jacker. No men, je marche ici tranquille. Je peux marcher ici, à minuit, une heure, deux heures, trois heures, cinq heures du matin... Pas de stress, man.

JA : Et pourquoi tu te sens à l'aise? Parce que tu connais tout le monde?

Jeune : Parce que je connais tout le monde. Avant ici, non, parce que... Parce que avant on avait du biff avec les Noirs. Avant il fallait que je check mon dos. Mais maintenant, les Noirs et puis les Latinos on a fait la paix, alors je peux marcher en paix.

[...]

JA : Et... Disons qu'on te proposait d'aller vivre à Laval...

Jeune : Non

JA : Pourquoi?

Jeune : J'aime pas Laval.

JA : Pourquoi?

Jeune : C'est trop tranquille men, c'est trop... Je sais pas, trop de Blanc, trop de Noirs aussi. Moi j'aime pas ça men, parce que les Noirs là-bas c'est pas les mêmes Noirs qu'ici. Tu comprends là-bas il va falloir que je recommence à nouveau et là-bas ils vont me checker croche et pis moi je suis un gars, regarde, tu me check bien. (rires) Parce que tu comprends, moi j'ai une tendance à me fâcher vite. [...]

Entretien parc Perreault (08 2009) 1 (homme, 26 ans, St-Michel)

Ici, le jeune ne se sent pas compétent pour sortir du quartier, où il s'est engagé pour y établir une certaine paix sociale. Il s'agit d'un jeune qui se déplace peu, qui a eu des démêlés avec la police et qui ne laisse pas paraître un grand sentiment de compétence. S'il est peu engagé sur le plan politique (militantisme, expression d'opinion politique), il est toutefois bien engagé sur le plan de son milieu de proximité, ce que Thévenot (2007) appelle un régime d'engagement familial.

Pour d'autres jeunes plus mobiles, particulièrement ceux pour qui la mobilité autonome est plus récente, celle-ci procure clairement un grand sentiment de compétence. Considérons ces deux exemples, semblables à plusieurs autres que nous avons entendus :

JA : Pis qu'est-ce que ça t'apportes, toi, de pouvoir te déplacer comme ça?

Jeune : Ben pour être plus indépendante

JA : Pis, être indépendante, pour faire quoi?

Jeune : Ben pour faire mes affaires à moi.

Entretien école Mont de LaSalle (juin 2008) 4 (femme, 16 ans, pont Viau)

JA : Est-ce que tu penses que ça peut empêcher certains parents de laisser aux enfants ou aux adolescents... de donner la permission de prendre le métro seul, ce genre d'exposition disons à des réalités?

Jeune : Ben, ça serait un peu bête pour un parent de faire ça pour ces raisons-là. Tu peux en parler, tu peux aborder le sujet de ce qu'il voit dans le métro, pis de ce qui... de ce genre d'image. Mes parents m'auraient pas laissé aller au métro tout seul si j'étais jamais allé avec eux avant, donc tsé je savais un petit peu comment ça fonctionnait. Mais non, ce serai un peu bête d'empêcher les enfants d'y aller juste pour ça, parce que ça développe beaucoup l'autonomie, d'apprendre à se déplacer, pis de se dire je prends le métro, je prends l'autobus, je me rends là, pis si je m'égare je me retrouve. Je m'étais un petit peu perdu, pis j'ai posé une question, pis je me suis retrouvé.

Entretien cegep Ahuntsic (03 2009) 4 (homme, 21 ans, Ahuntsic)

3.2.3 L'ENGAGEMENT SOCIOPOLITIQUE DES JEUNES : L'IMPORTANCE DE L'EXPLORATION ET DE LA COMPARAISON

Nous avons travaillé avec une définition très large de l'engagement sociopolitique dépassant les gestes politiques évidents comme le militantisme ou le vote. Le choix du terme « engagement », plutôt que « politisation », « participation » ou « insertion » est significatif. Parler d'engagement permet de reconnaître que la personne agit en relation

avec un milieu spécifique qui structure la façon dont elle comprend la situation d'action dans laquelle elle se trouve. La personne s'engagera dans un milieu si cet engagement lui procure un sentiment positif (un sentiment de compétence par exemple). Nous avons vu comment l'acquisition et le renforcement des compétences de mobilité des jeunes au fur et à mesure qu'ils apprennent à se déplacer seuls leur procurent un sentiment de compétence.⁹ Cette familiarisation graduelle par essais-erreurs est en soi une réponse à une situation d'inconfort et de stress. Cette familiarisation, nous dit Thévenot (2007 : 416, notre traduction, italiques dans l'original), mène la personne à « *marquer son milieu immédiat afin de garantir le confort des gestes et mouvements par la suite.* » Le mécanisme d'apprentissage déclenché par la résolution de problème lors des déplacements procure un sentiment de compétence qui permettra par la suite l'engagement dans d'autres sphères. Mais le processus de familiarisation avec son milieu peut se dérouler à l'échelle de la ville, si la personne se déplace sur un tel rayon. Autrement dit, ce n'est pas que la proximité (le voisinage, le quartier) qui procure au jeune un milieu dans lequel il se sent capable et légitime d'intervenir; la familiarisation peut s'étendre à une échelle plus large si celui-ci se déplace plus loin et plus souvent. La familiarisation et l'engagement se développe par la fréquence d'usage et non par la proximité du domicile. Ceci est très important, puisque la plupart des interventions sociales sont pensées en fonction du lieu de résidence du jeune ciblé, à l'échelle du quartier, comme si celui-ci ne vivait que dans son quartier. Or, ses sphères d'engagement peuvent être beaucoup plus larges si celui-ci est mobile.

Notre échantillon montre effectivement une mobilité assez forte pour 33% et moyenne pour 53% des jeunes interviewés. Cet indice est calculé à partir du cumul de trois valeurs (mobilité de voyage, résidentielle, distances navettage). La plupart des jeunes interviewés n'ont pas beaucoup voyagé, mais en revanche, 32% voyagent régulièrement (mobilité moyenne) ou fréquemment (mobilité forte). Nous remarquons cependant que 68% de notre échantillon a une forte mobilité résidentielle (déménagements fréquents ou migration transnationale) ou encore moyenne (deux ou trois déménagements dans une même ville ou d'une ville à l'autre). Pour ce qui est des distances de navettage, la plupart des jeunes interviewés se déplacent sur des distances courtes (0 à 5 km), alors que 22% se déplacent sur des distances allant de 5 à 7 km et 11% sur des distances de 7 km et plus. Nous sommes donc face à un échantillon très mobile dans une proportion de 87% si l'on considère l'indice de mobilité globale moyenne et forte.

⁹ C'est également la philosophie des marches exploratoires menée dans les quartiers par Tandem.

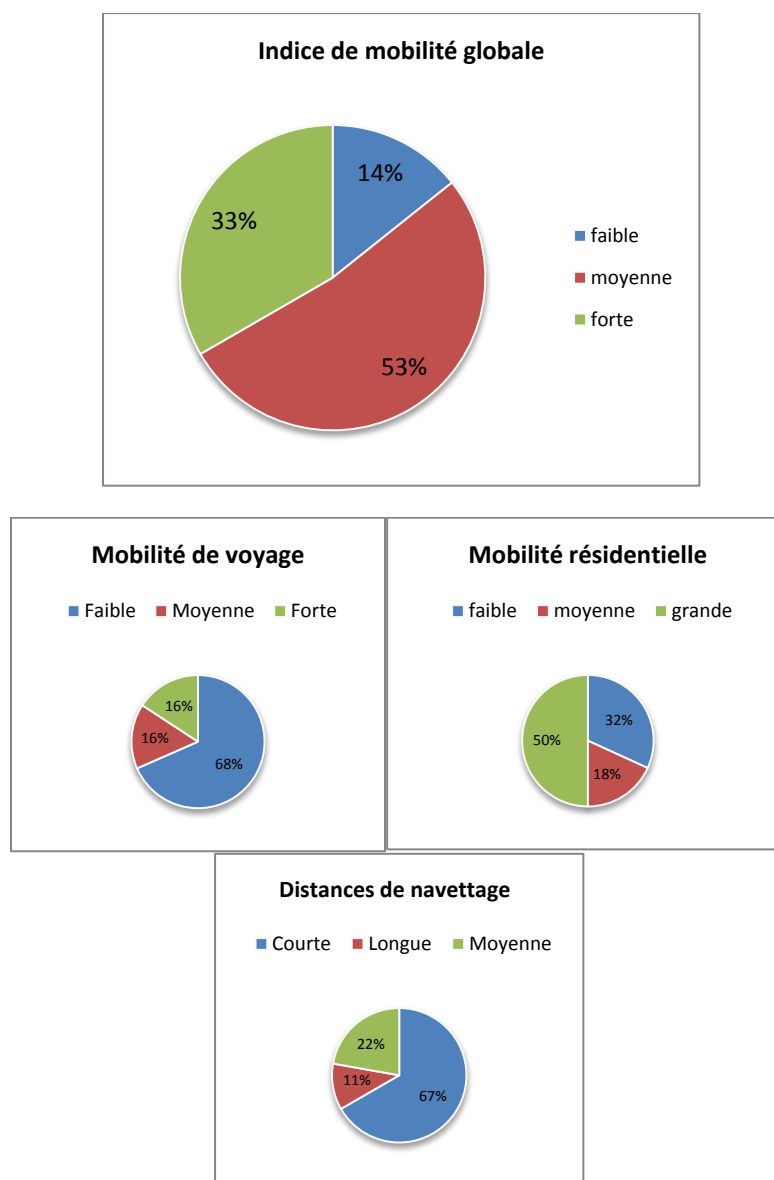


Figure 25 : Indice de mobilité globale de l'échantillon (cumul des valeurs assignées pour la mobilité résidentielle, la mobilité de voyage et la distance de navettage pour chacun des jeunes interviewés)

Les études sur la socialisation à l'action politique auront tendance à voir dans le milieu de vie un élément important, particulièrement en ce qui concerne les variations d'allégeances de partis politiques entre la ville et la banlieue, ou encore selon le statut socioéconomique (Kérouche et al., 2005; Walks, 2006; Breux et Bherer, 2011). Nous ne nions pas l'importance de ces variables, mais nous ne travaillons pas ici sur l'action politique évidente comme le vote ou le militantisme. Nous avons plutôt exploré du côté de la formation de la subjectivité politique des jeunes (ce qui se passe avant le vote ou le militantisme : la formation des opinions, le sentiment de compétence). Nos données, beaucoup moins tangibles que ne le sont les résultats électoraux par exemple, montrent que le quartier de résidence ne détermine pas un profil particulier d'engagement sociopolitique, ni la force du sentiment de compétence.

Engagement sociopolitique

L'indicateur d'engagement sociopolitique repose sur les données d'entretien et se décompose en cinq niveaux d'engagement, à savoir :

Niveau d'engagement : 1, 2, 3, 4 ou 5 (cumulatif)

- 1 : Intérêt porté au-delà de son environnement immédiat
- 2 : Connaissances sur des problématiques générales présentent au quotidien
- 3 : Analyse critique générale et formulation d'opinion
- 4 : Empathie à l'égard de problématiques en dehors de leur sphère de vie
- 5 : Militantisme politique

Si l'on regarde la répartition des niveaux d'engagement sociopolitique et du sentiment de compétence par quartier sur le graphique ci-dessous, on relève qu'aucun quartier ne se distingue par un profil particulier. De la même façon les résultats ne permettent pas de distinguer entre la ville et la banlieue sur ces paramètres. Nous remarquerons néanmoins que la relation entre le sentiment de compétence affirmé et le niveau le plus engagé sur notre échelle d'engagement sociopolitique (5) correspond au Plateau Mont Royal. La valeur statistique de cette observation ne nous permet pas d'en tirer des conclusions, nous avons donc analysé la relation entre le sentiment de compétence et le niveau d'engagement sociopolitique indépendamment du lieu de résidence des jeunes.

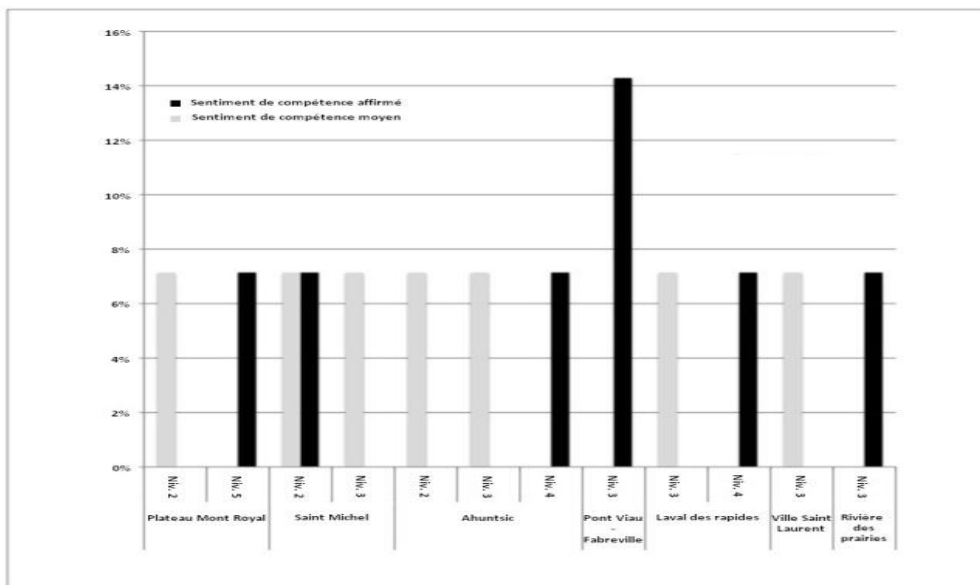


Figure 26 : Niveau d'engagement sociopolitique en fonction du sentiment de compétence selon le quartier de résidence, exprimé en pourcentage de l'échantillon

Regardons de plus près le profil de notre échantillon. Tel qu'expliqué précédemment, nous n'avons pas attribué la valeur « faible » sentiment de compétence puisque nous considérons que le simple fait d'accepter librement de nous accorder un entretien indiquait un niveau minimum de compétence. 33% de notre échantillon montre un indice de mobilité globale forte, alors que 57% de celui-ci montre un sentiment de compétence affirmé. Cet écart s'explique par le fait que, bien sûr, ce n'est pas que la mobilité autonome qui contribue au sentiment de compétence. Notre objectif n'est certainement pas d'isoler ici ce facteur, mais simplement de mettre en lumière son poids dans le développement personnel. Remarquons également que la moitié de notre échantillon montre un niveau d'engagement sociopolitique 3, soit la capacité d'analyser de façon critique une problématique et de formuler des opinions. Seulement 7% de notre échantillon correspondent à un niveau 5 d'engagement sociopolitique (militantisme politique), mais à ceci ajoutons les 14% qui se trouvent au niveau 4 (empathie, inquiétude, volonté de faire quelque chose à propos d'une problématique sociale).

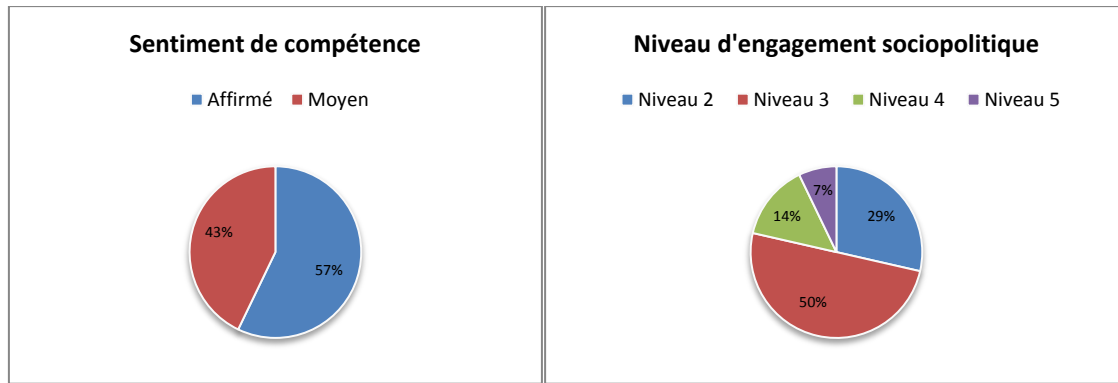


Figure 27 : Profil du sentiment de compétence et du niveau d'engagement sociopolitique des jeunes interviewés

De façon générale, un sentiment de compétence moyen s'accompagne d'un niveau d'engagement sociopolitique moyen, de niveau 3 (presque 30% des jeunes interviewés). Les niveaux les plus élevés d'engagement sociopolitique que sont les niveaux 4 et 5 s'accompagnent quant à eux d'un sentiment de compétence affirmé. Un sentiment de compétence faible ne permettrait donc pas à un jeune de développer un haut niveau d'engagement sociopolitique.

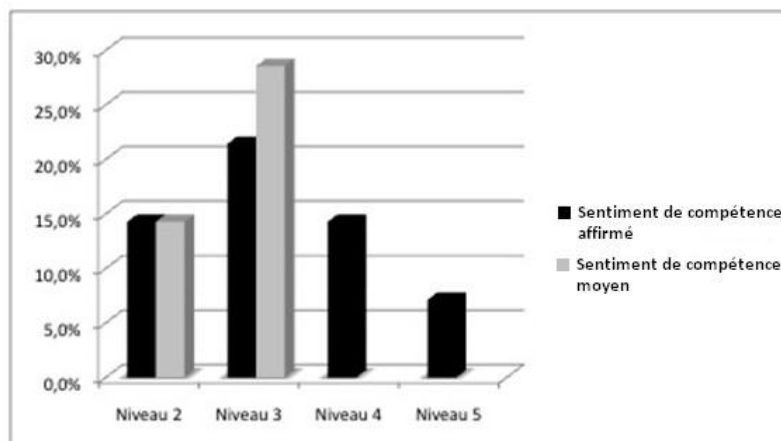


Figure 28 : Niveau d'engagement sociopolitique en fonction du sentiment de compétence, exprimé en pourcentage de l'échantillon

Deux éléments nous permettent, à la lumière de nos données, de mieux comprendre pourquoi les pratiques de mobilité autonome, elles-mêmes induisant, nous l'avons vu, un sentiment de compétence, peuvent contribuer à l'engagement sociopolitique du jeune : la mobilité comme pratique d'exploration sociale, et la mobilité comme lieu et moment de la comparaison.

L'exploration sociale

JA : Puis c'est quel genre de monde que tu rencontres, quand tu vas comme ça?

Jeune : Ben toute sorte de monde : y'a du monde qui prend un verre sur une terrasse, du monde qui se promène, du monde qui- je sais pas, j'vois souvent des sans-abris, mais en centre-ville, sinon je vois du monde en bicycle aussi, là, du monde qui font du skate, pas mal tout le monde. Du monde, du monde qui- tsé, sont sur la piste en bicycle, et dans le vieux port, y'a tout plein de monde partout, (enfants, bébés), tout le monde qui sont tranquilles, personnes touristes qui prennent des photos, pis j'sais pas, comment je pourrai dire ça, c'est- ben c'est... pas mélangé, mais c'est- comment j'sais pas comment dire ça?? Comme si- c'est plus différences, ouais, tu vas voir plus de personnes différentes qu'à Laval. [...]

JA : Pis, comment tu les vois, ces personnes-là, qui n'explorent pas comme toi, qu'est-ce que, est-ce que tu as l'impression de savoir quelque chose de plus qu'eux autres, ce qui est important, qu'est-ce qui est précieux?

Jeune : Ben... précieux...ce, c'est juste... Ben ça peut aider à la culture, c'est plus connaître le monde, pis ça peut aider plus tard, si tu veux (). Parce que tu connais les places où aller, sinon c'est plus pour le fun, pis à Laval y'a rien à voir, Montréal c'est plus divertissant.

Entretien école Mont de Lasalle (juin 2008) 3
(homme, 16 ans, Laval-des-rapides)

La mobilité, même à l'échelle d'une seule ville (et surtout pour ceux qui la connaissent moins comme les jeunes), permet l'exploration: la découverte de l'inconnu et de soi-même. Les jeunes passent d'une situation sociale à l'autre : pour l'école, pour la famille (plus souvent si leurs parents ne vivent pas ensemble), pour les amis, pour les loisirs. Parfois ils prennent le métro pour le simple plaisir, « *parce qu'il y a beaucoup de filles avec qui draguer*, » nous dira un jeune homme. Il semble que la situation sociale la plus significative pour leur construction identitaire soit les déplacements effectués pour des motifs sociaux : visiter des amis, sortir en ville (bars, magasinages, flâneries). Dans

chaque situation, ils explorent et expérimentent différentes façons d'être. Leur habileté à choisir leur destination est décrite par eux comme l'opportunité de fuir la rigidité familiale, acquérir une certaine autonomie financière (par les petits boulots), ou simplement découvrir « *comment c'est ailleurs*. » Le plus ils peuvent faire des choix de mobilité, le plus ils sont ingénieux. Ils développent un sentiment de compétence, se sentent capables d'agir et légitimes de le faire.

Dans l'extrait ci-haut, ce jeune homme explique comment il aime prendre son vélo pour "explorer" et "découvrir" Montréal. Les anthropologues expliquent comment les voyages contribuent à se créer comme acteur, parce que celui qui vient d'arriver quelque part ressent généralement une certaine rupture, un déplacement de son identité (Clifford, 1988; Bhabha, 1994). Voyager, c'est se sentir déplacé (au sens affectif et identitaire), c'est donc s'explorer soi-même. À la lumière de nos données, nous pouvons interpréter les trajets à l'intérieur d'une même agglomération de façon similaire : pour un jeune en quête d'autonomie, aller au centre-ville ou dans un quartier inconnu, c'est explorer, c'est en quelques sortes voyager. C'est voir ce qu'il y a « *dans la vie, là* », nous dira une jeune fille rencontrée à Laval.

Explorer demande beaucoup débrouillardise. Dans cet extrait, un jeune expose la finesse de l'art et l'étendue de sa débrouillardise :

JA : T'es parti seul là bas. Tu habitais dans quoi? Dans des auberges de jeunesse?

Jeune : Ça aussi, pis dans des familles.

JA : Ok, comment tu faisais pour les trouver les familles?

Jeune : Ben je sais pas si vous connaissez le site Couchsurfing?

JA : Oui

Jeune : Ben il y avait ça. Sinon il y avait du woofing.

JA : Ça c'est quoi?

Jeune : C'est du « world wide... » non « world organisation of organic farm ». W-O-O-F. Pis woofing c'est comme l'adjectif. Pis c'est travailler dans des fermes, dans des entreprises familiales. Pis en échange on est logé nourri.

Entretien cegep Ahunstic (03 2009) 3 (homme, 19 ans, Ahuntsic)

L'exploration que les jeunes mettent en œuvre dans leurs déplacements correspond à ce que Langevang et Gough (2009) appellent la « navigation sociale » (voir aussi Christiansen, Utas et Vigh, 2006), c'est-à-dire « *a form of agency which entails the ability to act in relation to immediate constraints and possibilities, as well as to plot and actualise one's movement from the present into the imagined future* » (Langevang et Gough, 2009: 742). La mobilité, en d'autres termes, affecte la capacité qu'ont les jeunes à réagir à des situations imprévues, une compétence particulièrement utile dans le contexte contemporain d'instabilité et d'imprévisibilité liées aux transformations mondiales en cours.

La comparaison

En découvrant de nouveaux lieux et de nouveaux visages, les jeunes ne font pas qu'expérimenter avec leur identité et diverses façons d'être, ils comparent également ces divers « mondes sociaux » (Becker, 1976). On compare tous ce que l'on connaît avec ce que l'on découvre. Ces comparaisons sont souvent implicites; on y accorde peu d'attention. Nous les appellerons les comparaisons vernaculaires. Elles servent à organiser l'information, mais également à se situer par rapport aux autres. On compare logiquement (ce quartier est plus riche que le mien), mais aussi normativement (j'aime mieux la vitalité du centre-ville) et émotionnellement (je me sens mieux ici que là-bas). Ces comparaisons vernaculaires contribuent à la réflexion sur soi : Qui je suis par rapport aux autres? Est-ce que je veux être comme ce que je vois maintenant? Elles suscitent également l'analyse critique d'une situation. En apprenant ce qui existe « ailleurs », on voit différemment ce qui existe « chez soi ».

La comparaison peut susciter un sentiment d'injustice (pourquoi ont-ils ceci et pas moi?), qui à son tour mène à une analyse critique. Dans cet extrait, par exemple, un jeune de St-Michel déplore l'image stigmatisée que renvoie son quartier. Il analyse de façon critique cette stigmatisation en effectuant deux comparaisons (soulignées en gras) : avec son pays d'origine et avec les gens qui parlent d'un quartier sans y être allés, seulement à partir des images véhiculées dans les médias.

JA : *Comment tu vois le quartier?*

Jeune : *Moi le quartier, je le vois comme. Tsé c'est quand même un quartier tranquille, tu comprends? C'est vrai, je le vois à la télé, pis ils disaient, St Michel, c'est un endroit vraiment dangereux. Pis tsé, ça me fait de la peine, parce que ça fait longtemps que j'habite ici. Ici, j'approuve pas ce message*

qui se dit. Oui Il y a des problèmes, des problèmes de société.¹⁰ Mais c'est pas vraiment des problèmes majeurs, tu comprends. Moi je peux me promener ici, à 10 heures, 11 heures...

JA : Pis tu te sens pas en danger ...

Jeune : Pantoute. C'est une question aussi de ... c'est une question de... **Je sais pas, moi je viens d'un autre pays. Moi je me sens pas menacé, parce que je vois un jeune, parce que je vois un jeune avec un bandeau. Mais c'est ça le préjugé des gens. Parce qu'ils voient un jeune avec un bandeau, alors que peut-être il suit juste la mode.**

[...]

JA : Pis comment tu comparerais un quartier de Laval à St Michel?

Jeune : Ah, mais parce que je suis allé à Laval, juste pour voir des amis, chez des maisons, quand ils ont invité des gens. Je peux pas vraiment traîner. Comme ici, je peux me promener, m'en viens ici, j'ai habité ici, j'ai un ami qui habite là. Je pourrai plus parler de mon quartier, **mais je me ferai pas d'opinion d'ailleurs, comme les gens le font. Il y a certain gens ils se font une opinion d'un endroit juste parce qu'ils ont écouté une nouvelle à la télé. Quand ils ont aucun savoir dire du sujet.**

Entretien parc Perreault (08 2009) 3 (homme, 25 ans, St-Michel)

Ce processus comparatif fonctionne souvent implicitement, sans que les jeunes en soient vraiment conscients. Il s'agit souvent de réactions en chaîne suite à une perception ou un sentiment à un moment donné : être témoin d'une dispute dans un wagon de métro, qui amène la pensée à une dispute avec sa propre mère, etc. Ces comparaisons sont habituellement filtrées par l'expérience personnelle. Par exemple, une jeune femme d'origine haïtienne compare son quartier à Laval et St-Michel en fonction de ce qu'elle remarque le plus, dans ce cas-ci, l'origine ethnique des habitants :

JA : Quels seraient, disons, les deux ou trois premiers mots qui te viennent en tête quand on te dit St-Michel?

Jeune : J'pense à Haïti. J'sais que ça fait bizarre, mais () c'est parce que je vois juste des Haïtiens, ben j'vois d'autres nationalités, mais c'est vraiment là que je vois des gens qui sont comme moi. [...] J'pense que, comme dans d'autres nationalités pour moi Haïti, moi je crois que « ok, ben maintenant le pays est à moi », pis c'est ça, je sais pas, j'trouve juste ça un peu bizarre. C'est comme quand t'es invité chez quelqu'un d'autre, au début, t'es bien, tu commences à t'habituer, tu te mets à l'aise, pis après ça, pis de

¹⁰ Alors que le nombre de crimes est inférieur dans le quartier à la moyenne du territoire, le nombre des crimes contre la personne y est plus élevé que la moyenne (865 pour Saint Michel et 787 en moyenne). Les vols simples sont quant à eux bien moins nombreux à Saint Michel (776) que ce qui est observé en moyenne (1118). Le taux de délinquance a été évalué à 15,7 pour 1000 chez les jeunes de moins de 18 ans. Par ailleurs, le quartier Saint-Michel est marqué par la présence du phénomène de gang (trafic de drogues, taxage, incivilités, attroupements, prostitution...) (Côté, 2009).

plus en plus, tu commences à faire des affaires que la personne propriétaire (fait chez soi). () le propriétaire, pis à un moment donné, pis si j'étais un Québécois j'dirai « oh, calme toi! Tu prends un peu trop de place! ». () À St Michel, je trouve qu'il manque ça un peu à St Michel.

Entretien école Mont de Lasalle (juin 2008) 1 (femme, 16 ans, pont Viau)

Cette jeune femme, qui se déplace régulièrement vers St-Michel, exprime un certain inconfort face à ce qu'elle perçoit comme l'appropriation de St-Michel par les Haïtiens, qui se sentiraient comme chez eux, ce qui exclurait les autres. Par la comparaison, elle élabore une analyse critique qui pourra éventuellement la mener à une forme plus active d'engagement sociopolitique (cet extrait est un exemple du niveau 3 sur notre échelle d'engagement).

Dans cet autre exemple, un jeune homme ayant voyagé en Europe et ayant décidé au retour de s'investir dans du bénévolat auprès des itinérants, filtre sa comparaison des métros de Montréal et de Paris en fonction de cette sensibilité nouvellement acquise pour le sort des itinérants :

JA : Est ce qu'il y a des comportements que d'autres personnes ont dans le métro, que tu trouves intolérable? Que tu n'aimes pas?

Jeune: Non. Ben l'autre fois il y a quelqu'un qui voulait se battre avec un autre, plus loin. Ben de l'autre côté du wagon, mais dans le fond il s'est rien passé, il est descendu à la station d'après.

JA : Donc il y a pas...

*Jeune: **Ben je trouve qu'à Paris il y en avait beaucoup plus. Comme il y a des itinérants dans le métro, beaucoup plus, il y avait des gens avec des problèmes de santé mentale, dans le métro. À chaque fois que j'allais dans le métro à Paris, à chaque fois il y en avait un.***

JA : Pis ça c'est plus dérangeant?

Jeune : Ben c'était... J'avais jamais vu ça à Montréal. Dans le fond, ici peut être qu'au tourniquet, ben ils les arrêtent là, ou un truc comme ça. Mais, ben je trouvais que c'était normal dans un sens.

JA : Tu veux dire là-bas à Paris?

Jeune: Ouais.

JA : Pourquoi c'était normal?

Jeune: Ben c'est comme un refuge. Tsé, tsé, entre être dehors et dans le métro dans le fond, peut être qu'ils ont envie d'être dans le métro, ils sont tranquilles.

Entretien cegep Ahunstic (03 2009) 3 (homme, 19 ans, Ahuntsic)

Les éléments comparés se déplacent souvent d'une échelle spatiale à une autre, du passé vers le présent ou le futur, de la situation dont la personne est témoin à ses propres aspirations. Il s'agit de la pensée qui court librement. Ce n'est pas un processus conscient, mais l'accumulation de telles comparaisons vernaculaires constitue une expérience riche pour le jeune et contribue à filtrer l'analyse de son milieu et forger son identité. La plupart des jeunes à qui nous avons parlé à Montréal (St-Michel et Ahuntsic) s'identifient clairement comme Montréalais (entendu comme la négation de la banlieue), alors que les jeunes à qui nous avons parlé à Laval avaient plus de difficulté à décrire et à s'identifier à leur quartier. Lorsque nous leur demandions ce qu'est pour eux la banlieue, plusieurs n'y voyaient pas leur réalité, d'autres ne connaissaient pas même le terme.

Les quartiers montréalais sont appréciés des jeunes qui y habitent pour l'accessibilité à tout : *« On dirait que c'est genre, un petit Paris. Ben dans le coin où je suis il y a vraiment pleins de Français, il y en plein maintenant. Mais je sais pas j'aime ça, tout est à proximité, le parc, l'épicerie, la pharmacie, la crème glacée, tout est dans mon petit quartier. »* Ils voient la ville comme leur donnant accès à plusieurs ambiances dans lesquelles ils peuvent entrer et sortir, expérimenter et explorer (bars, loisirs, certains quartiers centraux). Ils y voient également un avantage pour la gestion de leur temps : le remplir, l'organiser, le maximiser :

Jeune : ben c'est pratique, j'ai pas partout à courir partout, j'ai pas à prévoir à me dire « dans mon temps j'ai deux heures pour faire quelque chose, mais entre temps il faut que j'aille chercher ça pis ça me prend... ». Je veux dire, je suis moins limité dans mes déplacements, je peux me dire « j'ai le temps d'aller à la caisse », ça va me prendre 10 minutes, oui, mais ça va être déjà fait. De côté là je me sens plus à l'aise. Je veux dire, je peux faire plus de choses dans mes journées.

Entretien cegep Ahuntsic (03 2009) 3 (homme, 19 ans, Ahuntsic)

* * *

Thévenot (2007) suggère une typologie de trois « régimes d'engagement » :

1. le régime d'engagement familial ayant comme objectif le maintien du sentiment d'aise dans son milieu immédiat;
2. le régime d'engagement dans un plan, cherchant à procurer un sentiment de compétence à celui qui agit avec une stratégie autonome et consciente : un objectif, une destination; et

3. le régime d'engagement public, par lequel l'individu s'engage pour justifier ses gestes au regard de grands principes publics (pour le bien commun : la justice, l'égalité, etc.)

Nous trouvons chez les jeunes interviewés des exemples de ces trois types d'engagement. Ces jeunes s'investissent dans leur milieu pour ces trois raisons : se sentir bien, se sentir compétent, se sentir utile socialement. Ceux qui s'engage pour « changer les choses », que ce soit dans leurs actes (niveau 5, militantisme) ou dans leur discours (niveau 4, empathie), ont déjà cumulé suffisamment d'engagement dans les deux autres régimes (familier et plan). Autrement dit, ils se sentent bien dans leur milieu (qui ne correspond pas nécessairement au quartier, rappelons-le, mais peut s'étendre à la ville si le jeune est mobile) et ils se sentent compétent (capable d'agir et légitime de le faire). Pour ces trois types d'engagement (familier, plan, public), l'exploration et la comparaison contribuent, si ce n'est que de façon invisible et inconsciente, à la construction de ces jeunes en acteurs sociaux à part entière.

CONCLUSION

Au terme de cette recherche exploratoire, nous envisageons des suites qui s'avèrent prometteuses. Intrigués par l'anxiété générée par l'ouverture des nouvelles stations de métro à Laval, nous nous sommes demandés dans cette étude si, par une plus grande mobilité, les jeunes pourraient mieux connaître la ville et participer à son dynamisme, tant socialement que politiquement. Les médias s'inquiétaient, en 2005, de la possible extension des activités des gangs montréalais vers Laval avec l'arrivée du métro. Il était pourtant connu que Laval avait déjà ses propres activités de gangs avant l'arrivée du métro, mais une perception d'insécurité face à la mobilité demeurait néanmoins présente. C'est à partir de ce débat que nous nous sommes demandés comment la mobilité pourrait participer au développement personnel des jeunes; comment elle pourrait, dans le vocabulaire des intervenants en prévention à la délinquance, être un facteur de résilience plus qu'un facteur de risque. Comment le vieux dicton « les voyages forment la jeunesse » pourrait-il devenir un levier d'intervention sociale? Est-ce que l'on peut considérer la mobilité dans toutes ses facettes (les voyages, bien sûr, mais également les déplacements au sein de l'agglomération métropolitaine) comme un élément important et trop souvent oublié de l'apprentissage de la citoyenneté?

Effectivement, nous posions comme hypothèse qu'en intensifiant la mobilité autonome des jeunes, ceux-ci développeraient des compétences qui pourraient agir à l'encontre de barrières au développement personnel et social des jeunes telles la faible estime de soi, l'incertitude identitaire, l'isolement et la perte de repères. En puisant dans les études de psychologie environnementale et de géographie de l'enfance, nous avons d'abord cherché à identifier les compétences acquises par la mobilité autonome. Ensuite, nous avons interrogé le lien posé dans ces études entre la pratique de la mobilité autonome et le sentiment de compétence des jeunes. Finalement, nous nous sommes attachés à mieux comprendre les formes d'engagement des jeunes dans le monde qui les entoure (leur quartier, leur ville, leur pays, le monde).

Quelles sont les pratiques de mobilité des jeunes à Laval et à Montréal?

À partir d'un sondage auprès de 461 jeunes des cégeps Ahuntsic (Montréal) et Montmorency (Laval), nous avons d'abord dressé un portrait global des pratiques de mobilité des jeunes dans le but d'évaluer avec un échantillon plus important, l'importance de l'âge de l'autonomie sur les comportements de mobilité. Nous constatons que dans la région montréalaise, l'âge le plus fréquent à partir duquel les jeunes commencent à se déplacer sans leurs parents se situe entre 8 et 12 ans. Mais ceux qui prennent le métro moins d'une fois par semaine ont, pour plus de la moitié, pris les

transports collectifs seuls après 12 ans (Ahuntsic) et entre 14 et 18 ans (Laval). Ainsi, plus l'âge de l'autonomie est tardif, moins les jeunes ont tendance à prendre les transports en commun; et plus l'âge de l'autonomie est précoce, plus l'habitude des transports en commun est ancrée.

Nos données montrent que la régularité de fréquentation des transports en commun avec les parents n'est pas un gage de leur utilisation ultérieure par les jeunes. Cependant, si le milieu de vie n'est pas propice aux transports en commun à cause soit d'un manque d'accès, soit d'une culture automobile dominante (c'est plus le cas à Laval qu'à Montréal), ces habitudes ont tendance à se reproduire.

Dans quelle mesure les pratiques de mobilité favoriseraient-elles le sentiment de compétence chez les jeunes?

Nos données montrent comment les jeunes recherchent l'autonomie dans leurs déplacements; ils y voient une opportunité à saisir pour acquérir une certaine liberté. Ils parlent plus facilement de cette autonomie lorsqu'elle a été récemment acquise. On décèle dans leurs propos un fort sentiment de valorisation personnelle lié à l'autonomie dans la mobilité. Lorsque l'autonomie a été acquise il y a plus longtemps, ou lorsque l'usage de l'automobile est moins présent et que donc l'usage des transports collectifs est plus banalisé, les jeunes ont eu plus de difficulté à nous parler de leurs expériences dans les transports collectifs. Toutefois, l'usage de photos lors des entretiens a permis de mettre les jeunes en situation et de faire surgir des remarques intéressantes sur les compétences qu'ils acquièrent, mobilisent et renforcent au fur et à mesure de leurs déplacements.

Le mécanisme d'apprentissage déclenché par la résolution de petits problèmes (de stress, d'inconforts) lors des déplacements procure aux jeunes un sentiment de compétence qui tend à se répercuter sur leur volonté de s'engager dans leur milieu. Chez les jeunes que nous avons interrogés, ceux qui ont voyagé ont un sentiment de compétence plus affirmé. Mais un sentiment de compétence plus affirmé est également présent chez les jeunes qui ont un indice de mobilité globale (combinant les voyages, les distances de navettage et les déménagements) plus important.

Les jeunes se déplacent beaucoup pour des motifs de loisir (aller au centre-ville, voir des amis, la famille, faire du sport). Souvent ces déplacements se font avec des amis. Ces déplacements les aident à contrer l'isolement, mais surtout, contribuent à leur construction identitaire. En se déplaçant, les jeunes explorent diverses situations sociales, diverses façons d'être, divers codes sociaux. Le thème de l'exploration n'était pas dans notre guide d'entretien, ce sont les jeunes eux-mêmes qui en ont parlé dans ces

termes. C'est un thème qui renvoie, en sociologie, au concept de navigation sociale. Naviguer socialement, c'est explorer divers mondes sociaux, se construire un imaginaire dépassant le milieu familial. Et l'imaginaire permet de se projeter dans le futur. Naviguer, se déplacer, explorer, permet d'apprendre à réagir aux contraintes et possibilités propres à diverses situations. C'est une compétence d'action particulièrement utile dans un monde de plus en plus fluide et incertain.

Est-ce le sentiment de compétence mène les jeunes à s'engager positivement dans leur milieu?

Pour presque 30% des jeunes interviewés, un sentiment de compétence moyen s'accompagne d'un niveau d'engagement sociopolitique moyen. Les jeunes qui sont le plus engagés socialement sont ceux qui affichent un sentiment de compétence plus affirmé. Nous avons relevé trois motifs d'engagement chez les jeunes. Ils s'engagent pour se sentir bien, pour se sentir compétent ou pour se sentir utile socialement. Ces trois motifs d'engagement se déclinent en cinq niveaux. Le premier niveau d'engagement sociopolitique est basique, il s'agit de s'intéresser minimalement à ce qui se passe outre son environnement immédiat (parler d'autres chose que de la robe de bal ou des sports, par exemple). Tous les jeunes rencontrés ont dépassé ce premier niveau. Le second niveau d'engagement sociopolitique renvoie à une connaissance générale d'enjeux dont on parle publiquement et qui sont présents dans le quotidien des jeunes (gangs de rue, pollution, etc.). Le troisième niveau nécessite une capacité d'analyse critique et la formulation d'opinion sur ces enjeux sociaux. Les niveaux les plus engagés correspondent à la démonstration d'empathie ou d'inquiétude à l'égard de problématiques qui dépassent la sphère de vie des jeunes (niveau 4) ou des formes explicites d'action sociale ou politique comme le bénévolat ou le militantisme (niveau 5).

Nous avons remarqué que les jeunes qui s'engagent dans le but de « changer le monde » (par des actions concrètes – niveau 5- ou simplement par un discours – niveau 4), ont déjà cumulé suffisamment d'engagement pour les deux autres motifs d'engagement (se sentir bien et se sentir compétent). Ce sont des jeunes qui expriment une certaine familiarité avec non seulement leur milieu immédiat, mais également les milieux qu'ils connaissent moins bien et qu'ils explorent en se déplaçant. Ce sont aussi des jeunes qui montrent un certain sentiment de compétence (qui se sentent capables d'agir et légitimes de le faire), que ce soit à l'école, dans le métro, face à des situations imprévues, au travail, avec les amis, etc.

L'engagement sociopolitique n'est pas évalué dans cette recherche comme l'adoption par les jeunes de comportements conformistes. Il s'agissait souvent de comportements plus contestataires, souvent accompagnés d'opinions très articulées sur les enjeux sociaux. Cette contestation, nécessaire à une société démocratique saine, est malheureusement trop souvent banalisée. C'est pourtant un élément essentiel pour que les jeunes se construisent comme citoyens. Nos données montrent que la contestation est souvent issue de comparaisons effectuées par les jeunes suite à des déplacements. Ils comparent les quartiers, les niveaux de richesse, les chances des uns et des autres. Ces comparaisons contribuent à une réflexion sur qui ils sont par rapport aux autres et parfois s'expriment en termes d'injustice.

Des pistes d'action

Cette recherche a permis de mieux comprendre la réalité des jeunes dans deux milieux de vie, en ville et en banlieue. Par une exploration détaillée de leurs pratiques de mobilité, nous avons dégagé certaines caractéristiques de leur rapport à l'espace. Les jeunes se construisent (plus souvent en ville qu'en banlieue) une identité de quartier. Mais cette identité de quartier, contrairement à ce que l'on présume généralement dans les travaux sur les gangs de rue, n'a pas pour objectif premier la défense du territoire de quartier. Les jeunes veulent bien qu'on sache d'où ils viennent, mais pas si ceci les stigmatise et les empêche de se déplacer hors du quartier. Or, la plupart des interventions auprès des jeunes sont actuellement pensée dans une logique de proximité, de quartier, en fonction du lieu de résidence des jeunes ciblés, comme s'ils ne vivaient que dans leur quartier. Nous espérons que cette recherche contribue, ne serait-ce que de manière exploratoire, à reformuler les approches préventives en :

1. ouvrant l'approche exclusivement centrée sur le quartier par l'exploration des déplacements des jeunes et leurs impacts sur leur développement personnel et identitaire; et
2. insistant plus sur la participation des jeunes, la façon dont ils s'engagent dans leur milieu et se construisent comme acteurs, plutôt que de privilégier une approche technique et dépolitisée centrée sur les facteurs de risque.

Des interventions concrètes peuvent être envisagées dans plusieurs sphères. L'école, par exemple, pourrait jouer un rôle important dans l'acquisition des compétences de mobilité : organiser des sorties fréquentes, des stages de socialisation à l'espace urbain, des exercices de lecture de plans, etc. La famille, quant à elle, est souvent la première source de barrières à la mobilité autonome des jeunes, le plus souvent à cause des craintes des parents. Il serait important de sensibiliser les parents à l'importance de la

mobilité autonome des jeunes. Mais ceci serait certes facilité par des interventions en aménagement urbain afin d'améliorer la sécurité (routière et civile) autour des écoles par exemple, ou par l'éclairage adéquat des rues. Mais c'est également au chapitre de l'urbanisme, des transports et de l'aménagement que nous pourrions agir par une meilleure offre de transports collectifs (faciliter l'accès à la mobilité). Faire participer les jeunes aux aménagements des espaces publics, mais également (on l'oublie souvent) de ce que les chercheurs ont appelé le 4^e milieu, ces lieux du quotidiens qui ne sont ni la maison, ni l'école et ni les espaces récréatifs formels. Les blocs de ciments, sous l'autoroute, les ruelles derrière le métro, etc. Ce sont des lieux importants pour les jeunes. Finalement, au chapitre de la prévention, expérimenter avec les voyages comme l'a fait le Carrefour jeunesse emploi du Sud-Ouest serait à considérer sérieusement. Il serait aussi intéressant de tenter de penser les interventions par-delà le quartier, dans une logique de mobilité : dans plusieurs lieux qui ne sont pas contigus dans l'espace. C'est ce qu'avait fait, par exemple, le Poste de quartier 30 (St-Michel) du SPVM en organisant en 2010 une activité de soccer avec les jeunes au stade olympique lors de la coupe du monde de la Fifa. Même s'ils avaient distribué des tickets de métro aux jeunes et à leur famille, la participation a été décevante. Ceci montre que pour que les jeunes se déplacent, il faut un ensemble de compétences (et non seulement le ticket) et que la famille et le milieu valorisent les déplacements.

BIBLIOGRAPHIE

- AUDET, Isabelle et M. CHAMBERLAND. 2011. « Voyage au bout de soi-même » *La Presse*. 12 février 2011: A24-25.
- BECKER, Howard S. 1976, "Art worlds and social types" *American Behavioral Scientist*. Vol. 19: 703-719.
- BHABHA, Homi. 1994. *The location of culture*. London : Routledge.
- BREUX, Sandra et L. BHERER. 2011. *Portraits de la démocratie urbaine au Québec : les élections municipales de 2009*, Coll. " Études urbaines ". Québec : Presses de l'Université Laval.
- BUREAU DU BUDGET DE LAVAL. 2003. Profil socio-économique des ex-municipalités 2001. http://www.ville.laval.qc.ca/wlav2/docs/folders/documents/cartes_de_la_ville_et_statistiques/profil_socio_econo/ex_municipalite/PROF-EXV2001.pdf
- CHAWLA, Louise (dir.). 2002. *Growing Up in an Urbanising World*. Paris et London: UNESCO and Earthscan.
- CHAWLA, Louise et Harry HEFT. 2002. "Children's competence and the ecology of communities: A functional approach to the evaluation of participation" *Journal of Environmental Psychology*. Vol. 22: 201-216.
- CHRISTIANSEN, C., M. UTAS, et H. E. VIGH (dirs.). 2006. *Navigating Youth, Generating Adulthood: Social Becoming in an African Context*. Uppsala: Nordic Africa Institute.
- CLIFFORD, James. 1988. *The predicament of culture: Twentieth century ethnography, literature, and art*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- CÔTÉ, Michelle (dir.). 2009. Profil de quartier. Service de police de la Ville de Montréal. PDQ 30 St-Michel. Juin 2009. 8 pages.
- De SINGLY, François. "Liberté de circulation de la jeunesse" Institut pour la ville en mouvement, pp. 1-36. www.ville-en-mouvement.com
- FOL, Sylvie. 2005. *Mobilité des pauvres et rapports au territoire*. Mémoire pour l'Habilitation à Diriger des Recherches. Université Paris I – Panthéon – Sorbonne.
- FOTEL, Trine et Thrya Uth THOMSEN. 2004. "The surveillance of children's mobility" *Surveillance & Society* 1(4): 535-554.
- GHORRA-GOBIN, Cynthia et KIRSZBAUM, Thomas. 2001. « La proximité à l'ère métropolitaine : Les politiques d'accès à l'emploi en France et aux États-Unis » *Les Annales de la Recherche Urbaine*. No. 90: 138-147.
- GIBSON, J.-J. 1979. *The ecological approach to visual perception*. Boston: Houghton-Mifflin.
- GROUPE DE TRAVAIL SUR LES PORTRAITS DES QUARTIERS VILLERAY, SAINT-MICHEL ET PARC EXTENSION. 2004. « Portrait du quartier Saint-Michel ». http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arr_vill_fr/media/documents/Publications_por_traitstmichelf_09-2004.pdf
- KAIN, J. 1968. « Housing segregation, negro employment and metropolitan decentralization » *Quarterly Journal of Economics*. Vol. 82: 175-197.
- KAUFMANN, Vincent. 2006. « Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains » *La ville aux limites de la mobilité*. Paris : PUF : 223-233.
- KAUFMANN, Vincent. 2008. *Les paradoxes de la mobilité: Bouger, s'enraciner*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

- KERN, L. 2005. "In Place and At Home in the City: Connecting privilege, safety and belonging for women in Toronto." *Gender, Place and Culture* 12(3): 357-377.
- KEROUCHE, Éric, J.P. COLLIN, J. PALARD et L. BHERER. 2005. *Jeux d'échelle et transformation de l'État : le gouvernement des territoires au Québec et en France*. Québec : Presses de l'Université Laval.
- LANGEVANG, Thilde, et Katherine V. GOUGH. 2009. "Surviving through movement: the mobility of urban youth in Ghana" *Social and Cultural Geography*. Vol. 10(7): 741-755.
- LESSARD, Marie et Juan TORRES. 2007. « Children and Design Students as Partners in Community Design : The Growing Up in Cities Projects in Montreal and Guadalajara » *Children, Youth and Environments* 17(2): 528-540.
- MATTHEWS, Hugh, Melanie LIMB et Barry PERCY-SMITH. 1998. "Changing worlds: the microgeographies of young teenagers" *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 89(2): 193-202.
- MATTHEWS, Hugh. 1995. « Living on the edge: Children as 'outsiders' » *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*. 86(5): 456-466.
- McMILLAN, Tracy E. 2005. "Urban form and a child's trip to school: The current literature and a framework for future research" *Journal of Planning Literature* 19(4): 440-456.
- Montréal en Statistiques. 2009. "Profil sociodémographique. Ahuntsic-Cartierville". http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/AHUNTSIC-CARTIERVILLE_AVRIL09_2.PDF
- O'BRIEN, Margaret, Deborah JONES, David SLOAN et Michael RUSTIN. 2000. "Children's Independent Spatial Mobility in the Urban Public Realm" *Childhood* 7(3): 257-277.
- ORFEUIL, Jean-Pierre. 2006. "Déplacements et inégalités: La mobilité comme nouvelle question sociale" communication préparée pour la journée d'étude *Faire société en France et en Europe au XXIe siècle*, organisée par le Centre d'analyse stratégique, le 25 avril. www.ville-en-mouvement.com
- PAIN, Rachel, Sue GRUNDY et Sally GILL. 2005. « 'So Long as I Take my Mobile' » Mobile Phones, Urban Life and Geographies of Young People's Safety » *International Journal of Urban and Regional Research*. 29(4): 814-830.
- RAMADIER, Thierry et Carole DESPRÉS. 2004. « Les territoires de mobilité et les représentations d'une banlieue vieillissante de Québec » *Recherches sociographiques* XLV(3) : 521-548.
- RAMADIER, Thierry. 2002. « Rapport au quartier, représentation de l'espace et mobilité quotidienne : le cas d'un quartier périphérique de Québec-ville » *Espaces et Sociétés*. no. 108-109: 111-131.
- RISSOTTO, Antonella et Francesco TONUCCI. 2002. « Freedom of movement and environmental knowledge in elementary school children » *Journal of Environmental Psychology*. Vol. 22: 65-77.
- SIMONE, Abdoumalik. 2005. « Urban circulation and the everyday politics of African urban youth: The case of Douala, Cameroon » *International Journal of Urban and Regional Research*. Vol. 29(3): 516-532.
- THÉVENOT, Laurent. 2007. "The plurality of cognitive formats and engagements: Moving between the familiar and the public" *European Journal of Social Theory*. Vol. 10(3): 409-423.

-
- TOUZIN, Caroline. 2005. "À Laval, l'arrivée du métro suscite l'inquiétude" *La Presse*. Le 6 novembre 2005 : page PLUS 5.
- VALENTINE, Gill. 1997. " "Oh yes I can." "Oh no you can't": children and parents' understandings of kids' competence to negotiate public space safely" *Antipode* 29(1): 65-89.
- WALKS, R. Alan. 2006. "The Causes of City-Suburban Political Polarization? A Canadian Case Study". *Annals of the Association of American Geographers*. Vol. 96(2): 390-414.