



**L'expérience du transport en commun chez les étudiants internationaux de
Saguenay et ses répercussions sur leur intégration sociale**

Par Francis Jacques GNANHO

**Mémoire présenté à l'Université du Québec à Chicoutimi en vue
de l'obtention du grade de Maîtrise ès arts (M.A.) en études et
interventions régionales**

Québec, Canada

© Francis Jacques Gnanho, 2026

RÉSUMÉ

Ce mémoire analyse les répercussions sociales du transport en commun sur le quotidien des étudiants internationaux à Saguenay. Il s'inscrit dans un contexte régional marqué par une offre de transport collectif limitée et par un territoire caractérisé par des distances importantes entre les lieux de vie et d'activités, ce qui rend la mobilité fortement dépendante du réseau d'autobus.

La recherche repose sur une approche qualitative interprétative, fondée sur deux groupes de discussion réunissant douze étudiants internationaux inscrits à l'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC). L'analyse du discours permet d'examiner la manière dont les conditions de mobilité influencent l'organisation des activités quotidiennes, le parcours académique, les pratiques sociales et le rapport au territoire.

Les résultats montrent que le transport en commun occupe une place centrale dans la vie quotidienne des étudiants internationaux. Il structure les déplacements liés aux études, au travail et aux activités sociales, tout en imposant des contraintes importantes en matière d'horaires, de fréquence et d'accessibilité spatiale. Ces contraintes obligent les étudiants à effectuer des arbitrages constants, à ajuster leurs routines et, dans certains cas, à limiter leur participation à certaines activités académiques ou sociales. Au-delà des aspects fonctionnels, les expériences vécues dans le transport en commun influencent le sentiment d'autonomie, la perception de la ville et les dynamiques d'intégration sociale et territoriale.

En utilisant les concepts de l'intégration sociale, de capital social ainsi que de la mobilité et l'accessibilité territoriale, ce mémoire met en évidence le caractère ambivalent du transport en commun en contexte régional. S'il constitue un outil essentiel d'accès aux ressources urbaines et d'apprentissage du territoire, il peut également devenir un facteur de vulnérabilité lorsque l'offre ne correspond pas aux besoins concrets des étudiants internationaux. L'étude souligne ainsi l'importance de considérer la mobilité comme un enjeu central de l'intégration en région.

Mots-clés : mobilité, répercussions, étudiants internationaux, transport en commun, Saguenay, intégration sociale.

ABSTRACT

This thesis analyzes the social impact of public transportation on the daily lives of international students in Saguenay. It is set in a regional context marked by limited public transportation options and a territorial organization that makes mobility highly dependent on the bus network.

The research is based on a qualitative interpretive approach, drawing on two focus groups involving twelve international students enrolled at the Université du Québec à Chicoutimi (UQAC). Discourse analysis is used to examine how mobility conditions influence the organization of daily activities, academic paths, social practices, and relationships with the territory.

The results show that public transportation plays a central role in the daily lives of international students. It structures travel related to studies, work, and social activities, while imposing significant constraints in terms of schedules, frequency, and spatial accessibility. These constraints force students to make constant trade-offs, adjust their routines, and, in some cases, limit their participation in certain academic or social activities. Beyond the functional aspects, experiences on public transportation influence students' sense of autonomy, their perception of the city, and the dynamics of social and territorial integration.

Using the concepts of social integration, social capital, and territorial mobility and accessibility, this thesis highlights the ambivalent nature of public transportation in a regional context. While it is an essential tool for accessing urban resources and learning about the territory, it can also become a factor of vulnerability when the service does not meet the specific needs of international students. The study thus emphasizes the importance of considering mobility as a central issue for integration in the region.

Keywords: mobility, repercussions, international students, public transportation, Saguenay, social integration

Table des matières

RÉSUMÉ.....	ii
ABSTRACT.....	iii
LISTE DES ABRÉVIATIONS.....	vii
DÉDICACE	viii
Remerciements	ix
AVANT-PROPOS.....	xi
INTRODUCTION	1
CHAPITRE 1.....	4
PROBLÉMATIQUE DE LA RECHERCHE.....	4
1.1 Problématique.....	4
1.2 Contexte du transport en commun au Saguenay	7
1.3 Question de recherche.....	9
1.4 Objectifs de recherche	9
1.5 Pertinence de la recherche	10
1.5.1 Pertinence sociale	10
1.5.2 Pertinence scientifique	11
CHAPITRE 2.....	13
CADRE CONCEPTUEL DE LA RECHERCHE.....	13
2.1 L'intégration sociale	14
2.2 Capital social	17
2.3. La mobilité et l'accessibilité	20
CHAPITRE 3.....	23
APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE DE LA RECHERCHE.....	23
3.1 Positionnement épistémologique et approche qualitative	23
3.2 Stratégie d'échantillonnage et de recrutement.....	25
3.2.1 Le recrutement des participants	27
3.2.2 Profil sociodémographique des participants	28
3.3 Collecte des données	29
3.3.1 Le focus group	29
3.3.1.1 Le canevas d'entrevue	30
3.3.1.2 Le déroulement des entrevues avec les participants	31
3.4 Transcription des données.....	32

3.5 Traitement et analyse des données	32
3.6 Limites de la recherche	33
CHAPITRE 4.....	35
PRÉSENTATION ET INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS.....	35
4.1 Expériences et usage du transport en commun par les étudiants internationaux.....	35
4.2 Contraintes et difficultés des déplacements en transport en commun	40
4.2.1 Contraintes d'horaire et de fréquence: le décalage entre l'offre et les besoins réels	41
4.2.2 Contraintes spatiales et climatiques en période hivernale dans les déplacements en transport en commun	43
4.2.3. Contraintes organisationnelles et relationnelles du service de transport.....	47
4.2.4 Contraintes économiques et arbitrages quotidiens.....	50
4.3 Répercussions du transport en commun sur le quotidien des étudiants internationaux ..	54
4.3.1 Effets du transport en commun sur le parcours académique des étudiants.....	55
4.3.2 Effets du transport en commun sur la vie sociale et relationnelle	58
4.3.3 Effets du transport en commun sur le rapport au territoire et à l'intégration.....	63
4.4 Pistes d'amélioration du transport en commun à partir de l'expérience des étudiants internationaux.....	68
4.4.1 Améliorer l'accessibilité du transport en commun.....	69
4.4.2 Adapter les horaires et la couverture du réseau aux réalités étudiantes.....	72
4.4.3 Développer des initiatives favorisant une mobilité étudiante adaptée	73
CHAPITRE 5.....	76
DISCUSSION DES RÉSULTATS ET SYNTHÈSE DES PROPOS DES INFORMATEURS	76
5.1 Discussion des résultats à la lumière des questions de recherche	77
5.1.1. Défis de mobilité structurants dans le quotidien des étudiants internationaux	78
5.1.2. Le transport en commun comme outil d'intégration sociale et académique: un rôle contrasté	79
5.1.2.1. Mobilité, transport en commun et construction du capital social des étudiants internationaux.....	81
5.1.3 Répercussions sur le bien-être et les trajectoires quotidiennes.....	84
5.2. Synthèse des pistes d'amélioration exprimées par les informateurs	85
CONCLUSION.....	87
BIBLIOGRAPHIE	90
ANNEXE I : LE CERTIFICAT D'APPROBATION ÉTHIQUE.....	98
ANNEXE II : LE CANEVAS D'ENTREVUE.....	99

ANNEXE III : AUTOBUS DE LA STS DÉSSERVANT LA STATION UQAC.....	103
ANNEXE IV : DÉFIS D'ACCESSIBILITÉ HIVERNALE.....	104
ANNEXE V : LE TERMINUS DE CHICOUTIMI.....	106

LISTE DES ABRÉVIATIONS

UQAC	Université du Québec à Chicoutimi
STS	Société de Transport du Saguenay
ISQ	Institut de la Statistique du Québec
EI	Étudiants internationaux

DÉDICACE

Je dédie ce mémoire à ma mère Agbon Cathérine,

À travers son amour inconditionnel, ses sacrifices silencieux, sa force et ses prières constantes, elle a toujours été pour moi une source d'inspiration, de courage et de persévérance. Ce travail est le reflet de ses valeurs, de son soutien indéfectible et de la confiance qu'elle m'a toujours accordée. Qu'elle trouve ici l'expression de ma profonde reconnaissance et de mon éternelle gratitude.

Remerciements

La réalisation de ce mémoire n'aurait pas été possible sans le soutien, l'encadrement et la bienveillance de nombreuses personnes, à qui je souhaite exprimer ma profonde gratitude.

Je tiens tout d'abord à remercier chaleureusement ma directrice de recherche, madame Sabrina Tremblay qui est professeure au département des sciences humaines et sociales à l'Université du Québec à Chicoutimi pour son accompagnement rigoureux, sa disponibilité constante et la confiance qu'elle m'a accordée tout au long de ce travail. Ses conseils éclairés, ses questionnements stimulants et son exigence scientifique ont grandement contribué à la qualité et à la solidité de cette recherche.

Je remercie également ma codirectrice, madame Suzanne Tremblay, qui est professeure retraitée en développement régional et sociologie à l'Université du Québec à Chicoutimi pour son encadrement attentif, ses encouragements soutenus et son souci constant de rigueur méthodologique et analytique. Ses commentaires précis et constructifs ont été déterminants dans l'approfondissement de ma réflexion et dans l'amélioration continue de ce mémoire.

Je souhaite exprimer toute ma reconnaissance à ma chère épouse, Adjidéva Parfaite EDAH, pour son soutien indéfectible tout au long de la rédaction de ce mémoire. Sa patience, sa compréhension, ses encouragements quotidiens et sa présence bienveillante ont été une source précieuse de motivation, particulièrement dans les moments de doute et de fatigue.

Ma profonde gratitude va également à mon cousin, Gildas AGBON, pour son soutien constant, ses conseils éclairés et son rôle déterminant dans mon parcours académique et personnel. Par son accompagnement, il m'a offert l'opportunité de poser le pied au Canada et de poursuivre mes études au deuxième cycle. Mentor, guide et grand frère, il a toujours su m'encourager à croire en mes capacités et à persévérer.

Je tiens également à remercier Vanessa Carole Maagne TAKAM, grande sœur de cœur, pour son soutien constant, sa disponibilité, ses conseils avisés et sa bienveillance tout au long de ce parcours. Ses encouragements ont été d'un apport précieux.

Mes sincères remerciements s'adressent aussi à Bocar Harouna DIALLO, Kossi David AYIVI, Sunday Jean-Claude KADI, Thierry Laurent Mètègnon DANNON et Asyncrite Lucrèce ALAVOYEDO, pour vos différents apports et votre soutien tout au long du processus de rédaction.

Je remercie affectueusement ma grande sœur Jeanne Pélagie GNANHO ainsi que son époux Bidossessi Marc CODJIA pour leur soutien moral constant, leur présence attentive et leurs prières quotidiennes, qui ont été pour moi une source de force et de réconfort.

À mes frères et sœurs, Roland Paul MEVOWANOU, Bernice Mahouli GNANHO et Ida HOGNON, j'exprime également ma reconnaissance pour leurs prières, leur affection et leur soutien tout au long de ce parcours.

Je tiens à remercier très sincèrement les participantes et participants à cette recherche, qui ont accepté de partager leur temps, leurs expériences et leurs vécus. Leur contribution a été essentielle à la réalisation de ce mémoire. Sans leur engagement et leur confiance, ce travail n'aurait pu voir le jour.

Je souhaite également adresser mes remerciements à l'ensemble des professeures et professeurs du programme de maîtrise en études et interventions régionales de l'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC) pour la qualité de leur enseignement, la richesse des échanges et l'ouverture intellectuelle qui ont nourri ma réflexion tout au long de mon parcours.

Enfin, je remercie l'ensemble du personnel de l'UQAC, tant administratif que professionnel, pour leur disponibilité, leur accompagnement et leur soutien. Leur travail quotidien contribue de manière essentielle à la réussite des étudiants et à la qualité de l'expérience universitaire.

À toutes ces personnes, ainsi qu'à celles qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce mémoire, j'adresse mes remerciements les plus sincères.

AVANT-PROPOS

Ce mémoire s'inscrit dans la continuité d'un cheminement universitaire, personnel et migratoire marqué par l'expérience du déplacement, de l'adaptation et de l'ancrage territorial. Il est le fruit de plusieurs années de formation en études et interventions régionales, au cours desquelles j'ai été amené à interroger les dynamiques sociales, territoriales et institutionnelles qui façonnent le quotidien des populations en contexte régional.

Mon parcours académique, nourri par des enseignements en développement régional, en analyse territoriale, en sociologie et en interventions sociales, m'a progressivement conduit à m'intéresser aux enjeux de mobilité comme révélateurs des rapports au territoire, de l'accès aux ressources et des conditions d'intégration. En tant qu'étudiant international installé au Saguenay, j'ai été confronté moi-même aux réalités concrètes du transport en commun en région : ses contraintes, ses opportunités, mais aussi ses effets sur l'organisation de la vie quotidienne, la participation sociale et le sentiment d'appartenance.

Ce positionnement situé constitue à la fois une richesse et un défi pour la recherche. Il m'a permis de développer une sensibilité particulière aux expériences vécues par les étudiants internationaux, sans pour autant confondre mon parcours personnel avec celui des personnes rencontrées dans le cadre de cette étude. Conscient des enjeux liés à la posture du chercheur, j'ai cherché à adopter une démarche réflexive, en reconnaissant mon inscription dans le terrain tout en respectant les exigences de rigueur, de distance analytique et de neutralité axiologique propres à la recherche universitaire.

Ce mémoire s'inscrit également dans un contexte régional spécifique, celui du Saguenay–Lac-Saint-Jean, caractérisé par une faible densité urbaine, une organisation spatiale étendue et une forte dépendance à l'automobile. Dans ce contexte, le transport en commun occupe une place particulière dans l'accès aux études, à l'emploi, aux services et à la vie sociale, notamment pour les personnes qui ne disposent pas de véhicule personnel. Pour les étudiants internationaux, cette réalité prend une dimension supplémentaire, en raison de leur statut migratoire, de leur méconnaissance initiale du territoire et de leurs ressources souvent limitées.

L'objectif de ce travail n'est pas de porter un jugement normatif sur les politiques de transport existantes, mais plutôt de donner la parole à des étudiants internationaux afin de comprendre comment le transport en commun structure leur quotidien, influence leurs trajectoires académiques et sociales, et façonne leur rapport au territoire d'accueil. En ce sens, ce mémoire s'inscrit dans une démarche de compréhension des expériences vécues, en mettant en lumière des voix parfois peu entendues dans les débats sur la mobilité en région.

Il importe également de souligner que cette recherche a été réalisée dans le respect des principes éthiques en vigueur à l'Université du Québec à Chicoutimi, et qu'elle repose sur

la participation volontaire de personnes ayant accepté de partager leurs expériences et leurs perceptions. Leurs témoignages constituent le cœur de l'analyse et orientent l'ensemble des réflexions proposées dans ce travail.

Enfin, ce mémoire se veut une contribution modeste, mais significative à la réflexion sur la mobilité, l'intégration et le développement territorial en contexte régional. En documentant le vécu des étudiants internationaux au Saguenay, il cherche à enrichir les connaissances existantes et à ouvrir des pistes de réflexion pour une meilleure prise en compte de la diversité des parcours et des besoins au sein des territoires d'accueil.

INTRODUCTION

L'accueil des étudiants internationaux dans les universités québécoises constitue un enjeu majeur, particulièrement dans les régions éloignées où les infrastructures et les services d'accompagnement sont plus limités. Au-delà de l'accès au logement et aux services universitaires, leur intégration repose aussi sur des facteurs clés tels que la mobilité et l'accessibilité aux infrastructures de transport. Le transport en commun joue ainsi un rôle central dans l'intégration sociale et académique, en facilitant les déplacements quotidiens, l'accès aux ressources éducatives et la participation à la vie communautaire (De Lapparent, 2005).

Dans les grandes métropoles comme Montréal ou Québec, la diversité et l'efficacité des réseaux de transport permettent aux étudiants internationaux de se déplacer aisément entre leur lieu de résidence, leur université et les services essentiels. En revanche, dans des régions moins densifiées comme la ville de Saguenay, l'infrastructure de transport en commun ne constitue pas un levier de développement automatique. Il peut favoriser l'accès aux études, à l'emploi et aux services sans pour autant garantir à lui seul l'intégration sociale et académique des étudiants. Dans un contexte de faible densité démographique, une offre limitée devient un obstacle structurel qui complique l'intégration sociale et académique des étudiants (Offner, 1993).

Les recherches existantes montrent que le transport en commun ne se réduit pas à une fonction logistique, mais constitue également un vecteur d'inclusion sociale. Il favorise les interactions entre étudiants et avec la communauté locale, tout en facilitant l'accès aux services et aux activités socioculturelles essentiels au bien-être et à l'adaptation (Vincens, Vandersmissen et Thériault, 2007, p. 446). Toutefois, des défis liés aux horaires restreints, aux distances à parcourir et aux spécificités des infrastructures locales créent des obstacles à leur participation pleine et entière à la vie académique et sociale (Berthaud, 2017, p. 102).

Dans ce contexte, cette recherche vise à analyser les répercussions sociales du transport en commun sur le quotidien des étudiants internationaux au Saguenay. Elle cherche à comprendre comment ces étudiants perçoivent leur mobilité, quels obstacles ils rencontrent et dans quelle mesure ces réalités influencent leur intégration académique et sociale. Ce travail s'inscrit plus largement dans une réflexion sur l'aménagement des espaces urbains, la durabilité des systèmes de transport et les politiques d'inclusion des étudiants étrangers dans les régions éloignées du Québec (Barbonne, 2008, p. 14).

Pour élaborer la problématique de cette recherche, ce mémoire est structuré en cinq chapitres. Le premier chapitre présente la problématique, les objectifs et les questions de recherche. Le deuxième chapitre expose le cadre conceptuel, en abordant les concepts de l'intégration sociale, du capital social ainsi que de mobilité et l'accessibilité territoriale. Le troisième chapitre est consacré à l'approche méthodologique, en détaillant la stratégie de recherche et les outils de collecte de données. Le quatrième chapitre

présente et interprète les résultats, tandis que le cinquième chapitre discute ces résultats, et synthétise les pistes d'amélioration avant la conclusion générale.

CHAPITRE 1

PROBLÉMATIQUE DE LA RECHERCHE

Le présent chapitre est consacré à la problématique, aux objectifs de recherche, à la question de recherche, ainsi qu'à la pertinence sociale et scientifique de l'étude.

1.1 Problématique

Dans un contexte de mondialisation croissante, les étudiants internationaux jouent un rôle clé dans les échanges académiques et culturels (Papatsiba, 2003). Au Canada, cette importance se reflète dans la croissance soutenue des effectifs étudiants internationaux. Selon Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC), plus de 682 889 titulaires de permis d'études étaient présents au Canada en 2023 (IRCC, 2024), ce qui témoigne de l'importance croissante de cette population dans les établissements d'enseignement supérieur. Cette évolution s'inscrit dans un mouvement plus large de circulation des savoirs et des individus à l'échelle internationale.

Toutefois, l'intégration de ces étudiants dans leur milieu d'accueil constitue un processus complexe, influencé par plusieurs facteurs d'ordre social, culturel et territorial (Terrier, 2009). La littérature met en évidence diverses difficultés rencontrées par les étudiants internationaux, notamment en ce qui concerne les barrières linguistiques, les différences culturelles, ainsi que l'accès aux services essentiels (Frozzini et Tremblay, 2020). Ces éléments peuvent affecter leur adaptation et leur participation à la vie académique et sociale.

Parmi les facteurs influençant cette intégration, la mobilité quotidienne occupe une place importante. En effet, la capacité à se déplacer efficacement conditionne l'accès aux études, à l'emploi, aux services ainsi qu'aux activités sociales (Vincens et al., 2007 ; De Lapparent, 2005). Le transport en commun ne constitue pas uniquement un moyen de déplacement, mais participe également à l'organisation des interactions sociales et à l'insertion des individus dans leur environnement.

Plusieurs travaux ont mis en évidence le rôle du transport collectif dans les dynamiques d'intégration sociale. L'accès à un réseau de transport adéquat peut faciliter la participation aux activités et favoriser les interactions sociales (Fantous et Naceur, 2022). Toutefois, cet effet demeure conditionnel. Comme le souligne Oppenchain (2011), les mobilités quotidiennes ne garantissent pas en elles-mêmes une intégration sociale, notamment lorsque l'offre de transport est insuffisante ou inadaptée aux besoins des usagers.

Il convient de préciser que ces analyses ont été réalisées dans des contextes territoriaux variés, notamment dans la ville de Batna, en Algérie (Fantous et Naceur, 2022), et ne portent pas spécifiquement sur des territoires régionaux comme celui de Saguenay. Cette distinction souligne la nécessité d'une analyse contextualisée prenant en compte les spécificités des villes de taille moyenne.

À cet égard, la ville de Saguenay présente des caractéristiques particulières. Issue de la fusion municipale de 2002, elle est structurée en trois arrondissements

principaux : Chicoutimi, Jonquière et La Baie. Selon le Recensement de la population de 2021 de Statistique Canada (2022), la ville compte 144 723 habitants répartis sur une superficie de 1 124,63 km², soit une densité moyenne de 128,7 habitants par km². Cette faible densité, combinée à l'étendue du territoire municipal et à la répartition spatiale des activités entre plusieurs pôles urbains, favorise une forte dépendance à l'automobile et pose des défis importants en matière de mobilité.

Le transport en commun y est assuré par la Société de transport du Saguenay (STS), qui dessert un territoire vaste et peu densifié. Dans ce contexte, l'offre de transport présente certaines limites structurelles, notamment en termes de fréquence des autobus, de couverture spatiale et d'adéquation des horaires aux besoins des usagers. Les données détaillées concernant le profil sociodémographique des usagers du transport en commun au Saguenay, notamment en ce qui concerne leur statut social, leur âge ou la proportion d'étudiants internationaux, demeurent toutefois limitées dans les sources disponibles, ce qui souligne la nécessité d'approfondir la recherche sur cette question.

Certaines études ont mis en évidence que des contraintes liées au transport en commun peuvent avoir des effets concrets sur le quotidien des étudiants, notamment en termes de ponctualité ou d'accès aux activités académiques (Æliés, 2016). Toutefois, ces résultats, issus d'un mémoire réalisé à l'Université Laval, ne concernent pas spécifiquement le contexte du Saguenay et ne peuvent être généralisés sans précaution.

Néanmoins, plusieurs études ont montré que les limitations en matière de mobilité peuvent affecter l'accès aux services, réduire la participation sociale et influencer les conditions d'intégration des individus qui dépendent fortement du transport en commun (Currie et al., 2010; Lucas, 2012). Dans le cas des étudiants internationaux, cette dépendance peut être plus marquée en raison d'un accès limité à un véhicule personnel.

Malgré l'importance de ces enjeux, peu d'études se sont intéressées spécifiquement aux répercussions sociales du transport en commun sur le quotidien des étudiants internationaux dans un contexte régional comme celui du Saguenay. Cette lacune scientifique justifie la pertinence de mener une analyse empirique afin de mieux comprendre les liens entre mobilité, transport collectif et intégration dans ce type de territoire.

1.2 Contexte du transport en commun au Saguenay

La Société de transport du Saguenay (STS) est l'unique entité responsable de la gestion du transport en commun dans la région. Elle dessert principalement les arrondissements de Chicoutimi, Jonquière et La Baie, sur un territoire d'environ 1 280 km² comptant 151 972 habitants en février 2025 (ISQ, 2025). Son réseau comprend 17 lignes régulières, avec des circuits urbains et ruraux (STS, 2023, p. 10). Bien que ce réseau constitue un élément clé de la mobilité locale, il présente des défis importants pour les étudiants internationaux, notamment en raison de la faible fréquence, de la couverture géographique limitée et de l'inadéquation des horaires avec les réalités académiques.

Le transport en commun joue un rôle central dans la mobilité quotidienne des résidents, et plus particulièrement des étudiants internationaux qui en dépendent fortement pour leurs déplacements académiques, sociaux et professionnels. Plusieurs parmi les étudiants internationaux rapportent des difficultés à accéder aux services essentiels, aux activités universitaires et aux opportunités d'emploi, ce qui limite leur autonomie et leur intégration sociale.

Afin d'améliorer l'expérience des usagers, la STS a mis en place différentes initiatives au cours des dernières années. La plateforme numérique « maSTS » permet le rechargement en ligne des cartes de transport et facilite l'accès aux abonnements (STS, 2022, p. 8). L'inauguration de la station tempérée René-Lévesque à Jonquière offre des infrastructures plus confortables et un accès à des informations en temps réel pour mieux planifier les déplacements. Par ailleurs, la STS s'est engagée dans un projet d'électrification de son parc d'autobus, avec des premiers déploiements prévus à partir de 2025, dans une perspective de mobilité plus durable (STS, 2022, p. 4 ; Banister, 2008, p. 98).

Malgré ces avancées, plusieurs ajustements demeurent nécessaires pour répondre aux attentes des usagers, en particulier celles des étudiants internationaux. L'adaptation des horaires et de la couverture du réseau aux besoins étudiants, notamment en soirée et les fins de semaine, ainsi qu'une meilleure desserte des quartiers résidentiels étudiants, apparaissent comme des pistes d'amélioration importantes (ÉCOBES, 2020 ; Gallais et al., 2020).

1.3 Question de recherche

Dans ce contexte, la question de recherche qui guide cette étude est la suivante:
dans quelle mesure le transport en commun influence-t-il le quotidien et les conditions d'intégration sociale des étudiants internationaux à Saguenay?

1.4 Objectifs de recherche

L'objectif général de cette étude est d'analyser les répercussions sociales d'une offre de transport en commun limitée ou inadaptée sur le quotidien et les conditions d'intégration des étudiants internationaux à Saguenay.

De manière spécifique, cette étude vise à :

- Mieux comprendre l'expérience des étudiants internationaux du transport en commun, tant sur les défis que les besoins ;
- Analyser les répercussions du transport en commun sur leur intégration sociale et académique ;
- Dégager des possibilités d'amélioration de l'offre du transport pour les étudiants internationaux.

À la lumière des éléments présentés, il apparaît pertinent de mettre en évidence les contributions de cette recherche, tant sur le plan scientifique que social.

1.5 Pertinence de la recherche

1.5.1 Pertinence sociale

La mobilité, en particulier à travers le transport en commun, constitue un facteur essentiel d'inclusion sociale, notamment pour des populations vulnérables comme les étudiants internationaux. Dans des contextes régionaux tels que celui du Saguenay, caractérisés par une faible densité de population et une dispersion des services, l'accès à des solutions de transport adaptées devient un enjeu central. Le transport en commun ne se limite pas à une fonction de déplacement ; il participe également à la socialisation et à l'intégration culturelle des individus (Vincent-Geslin et Authier, 2015 ; Scanu, 2014).

Les étudiants internationaux, en quête d'intégration académique et sociale, sont particulièrement exposés aux contraintes liées au transport public. Comme le souligne Scanu (2014), les enjeux de mobilité durable affectent directement les conditions de vie des usagers. Dans ce contexte, la dépendance au transport en commun peut engendrer des difficultés spécifiques, telles que des horaires peu adaptés, des coûts élevés ou encore des obstacles linguistiques, qui peuvent freiner leur participation à la vie sociale et leur sentiment d'appartenance (Brueder et al., 2022 ; Barbonne, 2008).

Par ailleurs, plusieurs travaux ont mis en évidence le rôle du transport dans la réduction de l'isolement social et territorial, notamment dans les régions périphériques (Brueder *et al.*, 2022 ; Quesnel-Ouellet et Bouchard, 1979). Ainsi, une meilleure adaptation des services de transport aux réalités locales pourrait contribuer à limiter les inégalités

d'accès aux ressources et à renforcer la cohésion sociale. Dans cette perspective, l'analyse du quotidien des étudiants internationaux au Saguenay permet d'apporter un éclairage concret sur ces enjeux et de soutenir le développement de solutions favorisant une mobilité plus inclusive.

1.5.2 Pertinence scientifique

Sur le plan scientifique, cette recherche s'inscrit dans un champ encore peu exploré, à l'intersection de la sociologie des mobilités et des études sur l'intégration des populations étudiantes internationales (Vincent-Geslin et Authier, 2015). En effet, les travaux existants portent majoritairement sur les grandes agglomérations urbaines, laissant relativement peu de place à l'analyse des réalités propres aux territoires régionaux, où les défis de mobilité sont pourtant particulièrement marqués (Brueder *et al.*, 2022 ; Barbonne, 2008).

En s'intéressant spécifiquement au contexte de la ville de Saguenay, cette étude permet de combler une lacune dans la littérature scientifique en documentant les répercussions sociales du transport en commun dans un milieu caractérisé par une forte dépendance à l'automobile et une organisation territoriale dispersée. Elle contribue ainsi à enrichir les réflexions sur l'accessibilité territoriale et sur le rôle des infrastructures de transport dans les dynamiques d'intégration sociale.

De plus, ce projet offre une contribution à la fois théorique et appliquée. D'une part, il permet de mieux comprendre les liens entre mobilité, transport collectif et

intégration des étudiants internationaux. D'autre part, il fournit des éléments empiriques susceptibles d'éclairer les décideurs et les acteurs locaux dans l'amélioration des services de transport, en tenant compte des besoins spécifiques de cette population (Scanu, 2014 ; Richer et Palmier, 2012).

Enfin, cette recherche répond à un double enjeu : combler un manque de connaissances sur les réalités vécues par les étudiants internationaux dans les régions comme le Saguenay, et contribuer au développement de pistes d'action visant à améliorer leur qualité de vie et leur intégration sociale et académique.

CHAPITRE 2

CADRE CONCEPTUEL DE LA RECHERCHE

Cette section présente les différents concepts mobilisés dans la présente étude. D’abord, l’intégration sociale sera présentée, ensuite le concept de capital social et enfin la mobilité et l’accessibilité territoriale seront expliqués.

L’analyse des répercussions sociales du transport en commun sur le quotidien des étudiants internationaux suppose de mobiliser un ensemble de concepts permettant de comprendre les mécanismes en jeu. En effet, cette recherche ne se limite pas à une description des conditions de mobilité, mais s’inscrit dans une réflexion plus large portant sur les relations entre transport, accès aux ressources et processus d’intégration sociale.

Dans ce cadre, il apparaît nécessaire de clarifier les notions qui structurent l’analyse, afin de préciser le cadre interprétatif de l’étude. Le concept d’intégration sociale constitue le point de départ de cette réflexion, dans la mesure où il représente le phénomène central analysé. Il permet d’appréhender les différentes dimensions de l’insertion des étudiants internationaux dans leur milieu d’accueil, notamment en termes de participation aux activités académiques, d’accès aux ressources et de relations sociales. Ensuite, le concept de capital social qui permet en effet de définir les liens faibles et les liens forts des individus. Cela amène à mieux saisir la situation des étudiants internationaux qui ont souvent peu de liens forts quand ils arrivent à Saguenay et de comprendre comment ils cherchent à développer ces différents types de liens, notamment par la mobilité et par le

transport en commun. Enfin, les concepts de mobilité et d'accessibilité territoriale sont introduits afin d'analyser les conditions matérielles qui encadrent ces dynamiques. Ils permettent d'examiner dans quelle mesure les caractéristiques de l'offre de transport influencent les possibilités de déplacement des individus, en tenant compte du fait que la présence d'une offre ne garantit pas nécessairement son utilisation effective.

Ainsi, ce cadre conceptuel vise à articuler ces différents concepts dans une perspective analytique, afin de mieux comprendre les interactions entre mobilité, transport en commun et intégration sociale dans le contexte spécifique des étudiants internationaux à Saguenay.

2.1 L'intégration sociale

Selon Carrier-Giasson (2017, p. 8), l'intégration sociale se base sur des facteurs comme le sentiment d'appartenance à la société d'accueil, aux réseaux de socialisation et aux dynamiques familiales en contexte migratoire. Cela fait référence à l'inclusion des individus dans les structures sociales, culturelles et économiques d'une communauté. L'intégration sociale implique la participation active des individus dans la vie de la société, en établissant des relations avec les autres membres de la communauté.

Pour Lévy (2003, repris par Lévesque, 2016), se mouvoir et se déplacer aussi bien à l'intérieur du cadre bâti que dans les espaces publics et les transports, conditionnent l'insertion sociale de chacun des citoyens. Les besoins ressentis lors du processus de resocialisation sont aussi en lien avec le parcours migratoire des étudiants internationaux, leurs intentions de départ ou l'absence d'idée claire à propos de leurs attentes (Frozzini et

Tremblay, 2020). L'intégration des étudiants étrangers ainsi que leur socialisation sur de nouveaux territoires est conditionnée par des facteurs agissant sur leur ressenti culturel. C'est ce que tentent d'expliquer Girard et Bérubé (2020) en affirmant que dans les milieux situés hors des grandes villes, les migrants rencontrent des obstacles sociaux difficiles à vaincre, notamment liés à l'accès aux réseaux de socialisation et aux dynamiques locales. Ils peuvent éprouver des difficultés sur les plans humain et socioculturel pour développer une meilleure compréhension de la culture d'accueil. À travers des interactions, ils voient leur identité évoluer et renforcer leur capacité à surmonter les défis grâce au développement de compétences interculturelles.

L'intégration et la connaissance des habitants du milieu d'accueil à travers les échanges autour des codes culturels, des principes de gouvernance de leur nouvel espace de vie ainsi que l'apprentissage de nouvelles connaissances et de la langue participent à la socialisation et sont très significatives. Les occasions et les opportunités que peuvent saisir les étudiants internationaux peuvent se présenter lors des moments passés avec les autres passagers dans les moyens de transport, lorsque le contexte est propice aux échanges. Il est nécessaire de tenir compte de l'importance des personnes en contact avec les étudiants internationaux, car elles vont jouer un rôle crucial dans leur resocialisation (Frozzini et Tremblay, 2020). Cette nouvelle forme de socialisation n'est possible qu'en groupe. Utiliser le transport en commun peut offrir aux étudiants l'opportunité de rencontrer des résidents locaux et d'autres étudiants. Ces interactions peuvent faciliter les échanges culturels, aider à comprendre les normes sociales, et améliorer leur intégration. La disponibilité et la qualité des transports en commun sont essentielles pour permettre aux gens de prendre part aux

activités sociales, telles que les événements culturels, les activités associatives, contribuant ainsi à l'intégration sociale. L'offre en transport en commun, entendue comme la disponibilité et la qualité des services proposés, est un élément clé pour faciliter la participation sociale et amoindrir ses obstacles (Levasseur, 2020). Il joue un rôle important en rendant les lieux de travail, de loisirs et de services accessibles à tous, et en réduisant ainsi les barrières à la participation des étrangers dans la vie communautaire.

Néanmoins, pour que l'intégration des immigrants, qu'il s'agisse de travailleurs ou d'étudiants, soit réussie, plusieurs facteurs doivent être réunis. Ces différents éléments constituent des indicateurs qui permettent de mesurer le degré de réussite de cette intégration. Il ne s'agit donc pas d'un processus simple, mais d'une combinaison de critères comme la participation à la vie sociale et l'adoption des valeurs du pays d'accueil.

Les réseaux de transports en commun deviennent un élément structurant de la découverte et de l'exploration de la ville. En effet, passer du temps avec les autres usagers et établir des contacts avec eux grâce aux échanges pendant un voyage ou un déplacement, ce qui n'est possible que dans un mode de transport collectif ou commun, peut influencer l'individu et modifier ses comportements. Cela peut aussi favoriser son intégration et sa réintégration dans l'espace nouveau où il vit. Un réseau de transport en commun bien développé joue un rôle crucial dans l'intégration des étudiants étrangers en leur offrant une autonomie de déplacement, une opportunité de socialisation, et un accès facile à la culture locale et aux ressources de la ville (Vincent-Geslin et Authier, 2016). Girard et Bérubé (2020) ont de plus précisé que plus les interactions sont nombreuses, plus ces contacts permettent

de développer l'ouverture et l'acceptation de la différence. On pourrait de ce fait comprendre avec ces autrices qu'à travers le transport en commun ou collectif, la venue dans un cadre culturel différent permet aux différents migrants d'intégrer de nouveaux savoir-être, d'acquérir des capacités à interagir (compétences interculturelles), qui pourront être transposées dans le processus de resocialisation globale (Girard et Bérubé, 2020).

2.2 Capital social

Le concept de capital social constitue un apport théorique central pour l'analyse des dynamiques d'intégration. Introduit par Pierre Bourdieu (1980), il désigne l'ensemble des ressources accessibles à un individu à travers ses relations sociales, qu'il s'agisse d'informations, de soutien ou d'opportunités. Dans cette optique, le capital social ne se réduit pas à la simple existence d'un réseau : il dépend aussi de l'investissement de l'acteur dans ses relations et de la reconnaissance de cet investissement par les autres membres du groupe. Le capital social ne correspond pas uniquement au nombre de relation qu'une personne entretient, mais à l'ensemble des ressources réelles ou potentielles liées d'un réseau durable de relations. Ces ressources peuvent être mobilisées afin d'obtenir de l'information, du soutien, des opportunités ou une reconnaissance sociale. Le capital social s'inscrit ainsi dans un processus d'accumulation et d'entretien des liens sociaux, lesquels exigent des investissements continus en temps, en interactions et en réciprocité.

Selon Bourdieu (1980, 1986), le capital social constitue l'une des principales formes de capital mobilisées par les individus au sein de la société, aux côtés du capital

économique, culturel et symbolique. Il repose sur l'appartenance à des réseaux relativement durables de relations fondées sur la connaissance et la reconnaissance mutuelles. Toutefois, ces réseaux ne produisent pas automatiquement des bénéfices. Ils nécessitent un investissement continu dans les interactions sociales afin de maintenir les liens et de préserver la confiance entre leurs membres. Le volume de capital social dont dispose un individu dépend ainsi non seulement de l'étendue de son réseau, mais également de la quantité et de la qualité des ressources détenues par les personnes qui composent ce réseau. Cette conception met en évidence les inégalités d'accès aux ressources relationnelles et explique pourquoi certains individus disposent de meilleures possibilités d'intégration, d'accès à l'information ou aux opportunités que d'autres.

Dans le contexte de cette recherche, cette perspective permet de comprendre que les étudiants internationaux ne disposent pas tous du même capital social à leur arrivée au Saguenay. La construction progressive de nouveaux réseaux sociaux devient alors un élément déterminant de leur intégration académique, professionnelle et sociale.

Dans le prolongement des travaux de Bourdieu, Camier (2014), reprend cette conception du capital social en montrant que celui-ci renvoie à la capacité des acteurs à accéder à des ressources par leur engagement dans des réseaux sociaux. L'auteure souligne que ce capital varie selon la position sociale des individus et selon l'ampleur des ressources disponibles dans leurs relations, ce qui permet de mieux comprendre les situations d'inégalités dans les processus d'intégration.

Dans une perspective complémentaire, Mark Granovetter (1973) distingue les liens forts et les liens faibles. Les liens forts correspondent à des relations proches et durables, tandis que les liens faibles renvoient à des relations plus distantes, mais susceptibles de jouer un rôle déterminant dans l'accès à de nouvelles ressources. Cette distinction est particulièrement utile pour analyser les parcours des étudiants internationaux, qui arrivent souvent avec peu de liens forts dans leur milieu d'accueil et doivent progressivement développer de nouveaux réseaux.

Dans le cas des étudiants internationaux, le capital social est souvent limité à leur arrivée dans le milieu d'accueil, en raison de l'éloignement de leurs réseaux habituels (Bourdieu, 1980; Camier, 2014). Ils disposent généralement de peu de liens forts sur le territoire d'accueil, ce qui peut constituer un obstacle à leur intégration. Le développement de liens faibles apparaît alors comme un enjeu important dans leur processus d'insertion.

La formation de ces liens dépend non seulement des dispositions individuelles, mais également des contextes dans lesquels les interactions peuvent se produire. Les pratiques de mobilité peuvent favoriser des situations de co-présence susceptibles de donner lieu à des interactions. Toutefois, ces interactions ne sont ni systématiques ni garanties, et leur occurrence dépend de multiples facteurs. Le transport en commun peut ainsi constituer un espace potentiel de contact, sans pour autant assurer à lui seul la création de liens sociaux (Urry, 2007 ; Kaufmann, 2008).

Si le capital social permet d'analyser les ressources relationnelles des individus, il convient également de s'interroger sur les conditions concrètes qui facilitent ou limitent

l'accès à ces ressources. Le développement des relations sociales dépend aussi des possibilités de déplacement dans l'espace. Les concepts de mobilité et d'accessibilité territoriale apparaissent donc essentiels pour comprendre comment les conditions de mobilité influencent, directement ou indirectement, les opportunités d'interactions sociales et, par conséquent, le développement du capital social.

2.3. La mobilité et l'accessibilité

La définition de l'accessibilité proposée par Levinson (1998) et Horner (2004), reprise par Vincens et al. (2007), montre que l'accessibilité constitue un thème de recherche complexe, à la croisée des questions de navettage et d'aménagement urbain. Elle renvoie, de façon générale, à la capacité avec laquelle une personne peut atteindre un lieu, un service ou une ressource. Dans cette perspective, Richer et Palmier (2012) définissent l'accessibilité comme la possibilité pour un individu d'atteindre, d'utiliser ou de comprendre un lieu, un service ou une information.

Ces auteurs établissent un lien direct entre accessibilité et mobilité potentielle. La mobilité « potentielle », c'est-à-dire l'accessibilité, caractérise l'offre de mobilité et renvoie à la possibilité d'atteindre un lieu pour y réaliser une activité (Levy, 2003, cité dans Frédéric, 2012, p. 72; L'Hostis et Conesa, 2010). L'accessibilité territoriale concerne ainsi la capacité des personnes à accéder aux services, infrastructures, emplois, ressources ou opportunités d'un territoire donné, en fonction du temps, du coût et des moyens de transport disponibles.

Toutefois, la simple existence de ces services ne garantit pas nécessairement leur utilisation effective par les individus. En effet, l'accès réel dépend également de plusieurs facteurs, tels que les contraintes économiques, les horaires, les habitudes de mobilité ou encore les perceptions des usagers. Ainsi, l'accessibilité ne peut être appréhendée uniquement en termes de disponibilité de l'offre, mais doit aussi prendre en compte les conditions concrètes d'appropriation et d'usage des services par les populations.

Hanson (2004, cité par Vincens et al., 2007, p. 440) rappelle que l'accessibilité dépend à la fois de la localisation des activités dans l'espace et de la nature du réseau et des modes de transport disponibles. La sociologie des mobilités invite dès lors à analyser les déplacements dans l'espace social et géographique, en considérant la manière dont la mobilité conditionne l'accès aux ressources et la participation à la vie collective (Vincent-Geslin et Authier, 2015).

Les travaux de Richer et Palmier (2012) montrent que les populations actives disposant d'un emploi ou d'un lieu d'étude et utilisant une voiture ou le transport en commun bénéficient d'une forte accessibilité, tandis que les personnes moins actives, au chômage, peu motorisées ou n'ayant pas accès à un véhicule individuel connaissent une accessibilité très faible. L'accessibilité territoriale dépend donc directement de la capacité à se déplacer: sans mobilité adéquate, des infrastructures pourtant proches demeurent de fait inaccessible pour certaines populations. On peut en déduire que l'accessibilité est

conditionnée par la mobilité, les modes de transport disponibles et la position socio-professionnelle des individus.

En liant le concept de mobilité à celui de transport, Kaufmann (2002), repris par Vincent-Geslin et Authier (2016), souligne que les pratiques de mobilité favorisent des interactions sociales qui contribuent aux processus de socialisation. Oppenchain (2011), cité par les mêmes auteurs, souligne que les mobilités quotidiennes participent à la construction d'une identité territorialisée, même si elles n'entraînent pas mécaniquement un « effet déségrégationniste ».

Les mobilités quotidiennes contribuent à forger une identité territoriale unique, façonnée par les pratiques de déplacement urbain. Toutefois, il est important de noter que ce phénomène n'engendre pas nécessairement une déségrégation (réduire ou éliminer les disparités spatiales, sociales, ou économiques sans intervention humaine directe et systématique) automatique des territoires. Les dynamiques de mobilité, tout en influençant les perceptions et les interactions, ne garantissent pas une répartition homogène des ressources et des opportunités au sein des espaces urbains.

Ce chapitre a permis de définir les principaux concepts mobilisés dans cette recherche, notamment l'intégration sociale, le capital social ainsi que la mobilité et l'accessibilité. Ces notions offrent un cadre d'analyse pour comprendre les dynamiques d'intégration des étudiants internationaux dans leur milieu d'accueil. Le chapitre suivant présente l'approche méthodologique adoptée afin d'examiner ces enjeux à partir des données empiriques.

CHAPITRE 3

APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE DE LA RECHERCHE

Ce chapitre présente l'approche méthodologique adoptée dans le cadre de cette recherche. Il commence par exposer le positionnement épistémologique et l'approche qualitative retenue. Il décrit ensuite la stratégie d'échantillonnage ainsi que le profil sociodémographique des participants. Par la suite, les méthodes de collecte des données sont détaillées, suivies du processus de transcription. Le chapitre se poursuit avec la présentation des techniques de traitement et d'analyse des données. Enfin, il se conclut par l'identification des limites de la recherche.

3.1 Positionnement épistémologique et approche qualitative

Pour reprendre les propos de Cherkaoui et Haouata (2017, p. 7) ainsi que de Martineau (2021, pp. 257-258), il est d'une importance de préciser la position épistémologique d'une recherche, car c'est elle qui permet de comprendre « l'essence de la réalité observée ». Therriault et Harvey (2011, p. 75) définissent le positionnement épistémologique comme « le cadre général ou le paradigme (par exemple, l'empirisme, le positivisme, le réalisme, le socioconstructivisme...) » dans lequel le chercheur inscrit sa démarche de production de la connaissance.

Le paradigme épistémologique dans lequel s'inscrit cette étude est l'interprétativisme. Ce cadre théorique est apparu comme le plus adapté à cette recherche,

car il permet de décrire, de comprendre et d'interpréter les réalités observées (Mozou, 2016, p. 64). Cette étude vise à explorer les répercussions sociales du transport en commun sur le quotidien des étudiants internationaux au Saguenay. Il s'agit d'analyser comment ces étudiants perçoivent et expérimentent les défis liés à la mobilité, et en quoi ces réalités influencent leur intégration sociale et académique.

L'un des prolongements logiques de ce positionnement est le choix d'une approche qualitative pour la collecte et l'analyse des données. Celle-ci apparaît comme la plus pertinente au regard des objectifs de la recherche (Pinard, Potvin et Rousseau, 2004, p. 60). Comme le rappelle Wahnich (2006, p. 10),

« [...] seules les études qualitatives permettent, par l'analyse sociologique, de comprendre les mécanismes de l'opinion, de comprendre pourquoi les gens pensent ceci ou cela, pourquoi ils s'autorisent ou non telle ou telle pratique, comment ils comprennent leur environnement ».

Dans la même perspective, Dumez (2011) souligne que l'approche qualitative attire l'attention sur les acteurs, en cherchant à les comprendre dans leur contexte spécifique. Cette recherche, qui s'intéresse aux expériences vécues par des étudiants internationaux utilisant le transport en commun au Saguenay, bénéficie de cette approche qui permet d'interpréter leurs perceptions et leurs stratégies d'adaptation.

Le choix de cette recherche s'inscrit dans une approche qualitative de type exploratoire à visée interprétative. Ce choix se justifie à trois niveaux : d'abord, par la

question de recherche, qui vise à comprendre les facteurs influençant l'expérience de mobilité et ses répercussions sur l'intégration ; ensuite, par l'objectif général, qui cherche à analyser le sens que les étudiants attribuent à ces expériences ; enfin, par la nécessité d'ancrer l'interprétation des données dans le contexte particulier du Saguenay (Fortin et Gagnon, 2016, p. 31).

3.2 Stratégie d'échantillonnage et de recrutement

Dans le cadre de ce projet de recherche, la population à l'étude est constituée d'étudiants internationaux inscrits à l'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC). Ce choix s'explique par le fait que ces étudiants sont directement concernés par la problématique, notamment en raison de leur dépendance au transport en commun dans un contexte régional comme celui de Saguenay.

Le choix de l'échantillonnage repose sur une stratégie non probabiliste de type boule de neige (Pires, 1997). Cette approche a été retenue puisqu'elle permet d'accéder plus facilement à une population spécifique et de diversifier les profils des participants recrutés (Noy, 2008).

Les participants ont pris part à deux groupes de discussion (focus groups), pour un total de 12 participants, soit un premier groupe de 7 étudiants et un second groupe de 5 étudiants. Cette répartition permet de favoriser les échanges tout en assurant une diversité de points de vue.

Les participants ont été sélectionnés en tenant compte de la diversité des profils, notamment en termes d'origines géographiques, de niveaux d'études et de situations académiques. Ils étaient âgés d'au moins 18 ans et incluaient à la fois des hommes et des femmes, sans préférence spécifique. Peu importe leur domaine d'étude à l'UQAC, ils étaient admissibles à cette enquête, à condition d'être des étudiants internationaux. Ainsi, les étudiants canadiens, québécois et autochtones étaient exclus, puisqu'ils ne font pas partie de la population cible.

Pour ce faire, nous avons recruté des étudiants internationaux via des contacts établis au sein de l'UQAC, notamment par le biais des services aux étudiants, des associations étudiantes et des réseaux sociaux. Ces premiers participants ont ensuite pu recommander d'autres étudiants répondant aux critères d'inclusion de l'étude. De plus, cette méthode s'est avérée pertinente dans ce contexte, car elle permet d'accéder à des étudiants ayant vécu des expériences comparables tout en assurant une diversité de profils en termes d'origines, de niveaux d'études et de parcours académiques.

Cette approche a facilité également l'établissement d'un climat de confiance entre les participants, un élément essentiel pour favoriser des échanges sincères et approfondis lors des discussions de groupe. Le recours à deux groupes de discussion a permis d'obtenir des perspectives plus variées et d'approfondir la compréhension des réalités vécues par les étudiants internationaux en lien avec l'accessibilité du transport en commun et son impact sur leur intégration sociale et académique.

3.2.1 Le recrutement des participants

Tout d'abord, nous avons ciblé des groupes d'associations dédiés aux étudiants internationaux de l'UQAC ainsi que des groupes universitaires traitant des thématiques de la vie étudiante et des services aux étudiants. Une annonce de recrutement a été publiée dans ces groupes pour solliciter des participants.

Cette première étape nous a permis d'obtenir les premiers répondants, qui ont ensuite recommandé d'autres étudiants internationaux pour participer à l'étude, selon la méthode d'échantillonnage en boule de neige. Par la suite, nous avons pris le soin d'expliquer aux participants leur rôle dans le projet ainsi que les attentes vis-à-vis de leur implication.

Nous avons utilisé différents canaux de communication, notamment les réseaux sociaux (WhatsApp) et le bouche-à-oreille, afin d'entrer en contact avec les étudiants internationaux répondant aux critères d'admissibilité.

Enfin, après validation de leur intérêt, chaque participant a reçu un formulaire d'information et de consentement. Une date a été fixée avec eux pour la tenue de l'entrevue (discussion de groupe), dans le respect de leur disponibilité et de leurs contraintes académiques.

3.2.2 Profil sociodémographique des participants

Notre échantillon est composé de 12 étudiants internationaux, dont six femmes et six hommes. Les participants présentent des profils variés en termes d'âge, de parcours académique et de durée de séjour au Saguenay.

Afin de synthétiser les principales caractéristiques sociodémographiques des participants, le tableau 1 présente un résumé des informations recueillies.

Tableau 1 Profil des participants.es aux entrevues

Caractéristiques	Description
Sexe	6 femmes / 6 hommes
Âge	25 à 38 ans avec une moyenne d'âge d'environ de 27 ans (majorité 25–30 ans)
Origine géographique	Majoritairement Afrique de l'Ouest (Bénin, Côte d'Ivoire, Sénégal, Togo, Burkina Faso), Afrique centrale (Cameroun), Madagascar
Niveau d'études	Baccalauréat et maîtrise (majorité à la maîtrise)
Domaines d'études	Études régionales, éducation, gestion de projets, administration, génie civil, informatique
Lieu de résidence	Chicoutimi, Jonquière et La Baie (majoritairement Chicoutimi)
Statut socioéconomique	Étudiants à temps plein, avec emploi à temps partiel (nb= 12)
Durée de séjour	De quelques mois à environ 3 ans soit (moins d'un an: nb =2) (entre un an et 2 ans: nb = 6) et (trois ans: nb = 4)

3.3 Collecte des données

Dans cette section, nous aborderons le choix du focus group, le canevas d'entrevue, le profil des participants ainsi que le recrutement de ces derniers et le déroulement des entrevues.

3.3.1 Le focus group

Le groupe de discussion, ou focus group, est une méthode de collecte de données qualitatives qui consiste à réunir un petit nombre de personnes partageant des caractéristiques communes afin de susciter une discussion autour de thèmes précis (Simard, 1989). Cette méthode, d'abord utilisée en marketing social, est aujourd'hui largement mobilisée en sociologie et en sciences sociales pour sa capacité à faire émerger des points de vue variés et contextualisés.

Dans cette étude, le focus group a été retenu pour analyser les répercussions sociales du transport en commun sur le quotidien des étudiants internationaux au Saguenay. Il permet aux participants de réfléchir collectivement, de partager les expériences et de confronter les perceptions des participants de l'usage des transports en commun, ce qui favorise une compréhension approfondie des défis rencontrés. Comme l'explique Deslauriers (1991, p. 38), ce dispositif met en lumière des éléments que les individus n'auraient peut-être pas évoqués dans un autre contexte et agit comme un « auto-correcteur » en permettant de nuancer les jugements.

Wilkinson (1999) souligne également le caractère contextuel du focus group, qui maintient les participants-es ancrés dans leur réalité sociale et les invite à échanger avec

d'autres personnes vivant des situations similaires. Dans le cadre de cette recherche, cette méthode a permis d'examiner comment les étudiants internationaux expriment et formulent leurs opinions en discutant des enjeux de mobilité, d'intégration sociale et de contraintes liées au transport en commun.

Cette méthode présente toutefois certaines limites. Les participants ne sont pas statistiquement représentatifs de l'ensemble de la population étudiante internationale et les résultats ne peuvent être généralisés à l'ensemble de celle-ci (Goeffrion, 2003). De plus, la dynamique de groupe peut influencer les échanges, certains participants prenant plus de place que d'autres. Malgré ces limites, le focus group demeure pertinent pour explorer la question des répercussions du transport en commun sur la vie quotidienne des étudiants internationaux et pour faire ressortir des dimensions difficiles à saisir par d'autres méthodes.

3.3.1.1 Le canevas d'entrevue

Le canevas d'entrevue a été structuré autour de trois grands thèmes, permettant d'explorer de manière approfondie les expériences des étudiants internationaux en matière de mobilité.

Le premier thème porte sur les défis liés à la mobilité et aux besoins spécifiques des étudiants internationaux. Il vise à comprendre leurs habitudes de déplacement, les contraintes rencontrées dans l'utilisation du transport en commun ainsi que l'adéquation de l'offre à leurs réalités quotidiennes.

Le deuxième thème s'intéresse aux répercussions sociales du transport en commun sur l'intégration. Il permet d'analyser dans quelle mesure les conditions de mobilité influencent la participation aux activités académiques, professionnelles et sociales, ainsi que les interactions avec le milieu d'accueil.

Enfin, le troisième thème porte sur les pistes d'amélioration de l'offre de transport en commun. Il vise à recueillir les propositions des participants en vue d'identifier des solutions adaptées à leurs besoins et susceptibles de favoriser leur intégration.

Le canevas d'entrevue complet est présenté à l'annexe II.

3.3.1.2 Le déroulement des entrevues avec les participants

Les focus group ont été réalisés en présentiel dans un milieu approprié à l'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC). Ce choix a été fait afin de favoriser une interaction dynamique entre les participants et de permettre un échange riche autour des thématiques abordées.

Ces discussions ou entrevues de groupe ont été menées dans une salle calme et adaptée pour garantir le confort des participants-es et assurer une atmosphère propice aux échanges. La discussion a débuté par une brève présentation du chercheur, un rappel des objectifs de l'étude et l'obtention du consentement verbal des participants.

La discussion a été enregistrée avec l'accord préalable des participants afin de faciliter l'analyse des données. L'environnement choisi à l'UQAC a permis d'assurer un cadre neutre et accessible à tous les participants.

3.4 Transcription des données

Une fois les discussions de groupe terminées, nous avons procédé à leur transcription. Cette phase permet de saisir, à l'aide d'un ordinateur et du logiciel « Word », les données récoltées auprès des participants. Afin d'assurer une retranscription fidèle des échanges, nous avons opté pour une transcription manuelle, en respectant autant que possible les propos des participants, comme le recommande Savoie-Zajc (2021, p. 293).

Cette étape a demandé un temps considérable, car nous avons éliminé les hésitations (euh, ben...) ainsi que les répétitions de phrases récurrentes lors de la transcription littérale, comme le suggèrent Côté, Simard, Lemay et St-Amand (2009). Cette méthode vise à rendre « la lecture, la codification et l'analyse des données » plus aisées (Côté et al., 2009). En procédant ainsi, nous cherchons à conserver le sens des échanges tout en facilitant leur traitement analytique.

3.5 Traitement et analyse des données

Les données ont été importées dans le logiciel d'analyse qualitative NVivo 12. Une fois les données importées, nous les avons codifiées par thèmes (nœuds). Le codage ouvert a été privilégié, permettant de classer tous les extraits des discussions qui touchent à des thèmes précis.

L'analyse thématique a été utilisée pour examiner les données recueillies. Cette technique d'analyse vise à « transposer d'un corpus donné en un certain nombre de thèmes représentatifs du contenu analysé, et ce, en rapport avec l'orientation de la recherche (la problématique) » (Paillé et Mucchielli, 2012). L'analyse thématique nous a permis ainsi de

donner du sens au discours des participants-es et d'identifier les tendances émergentes en lien avec les répercussions sociales du transport en commun sur les étudiants internationaux à Saguenay.

Dans le cadre de cette recherche, des outils d'intelligence artificielle ont été mobilisés de manière ponctuelle afin de soutenir la reformulation de certains passages et l'amélioration de la qualité rédactionnelle du texte. Ces outils ont été utilisés comme aide à la rédaction, sans intervenir dans la production des données empiriques ni dans leur analyse. L'ensemble des contenus présentés, notamment l'interprétation des résultats, demeure le fruit d'un travail personnel de l'auteur. Toutes les sources mobilisées ont été vérifiées et citées conformément aux normes académiques en vigueur.

3.6 Limites de la recherche

La présente recherche comporte plusieurs limites susceptibles d'influencer la collecte et l'analyse des données.

Tout d'abord, la dynamique des échanges en groupe présente un risque d'influence de certains participants, ce qui peut entraîner l'exclusion des points de vue des personnes plus réservées. De plus, la réticence de certains participants-es à exprimer librement leurs idées personnelles, par crainte du jugement ou de représailles, peut affecter la diversité des opinions recueillies. Par ailleurs, l'anonymat absolu ne peut être garanti dans le cadre des discussions de groupe, ce qui peut freiner la spontanéité et l'authenticité des réponses. Un autre facteur à considérer est l'influence du groupe sur les réponses individuelles, certains participants pouvant être amenés à ajuster leurs propos en fonction

du consensus apparent, ce qui risque de biaiser les résultats (Geoffrion, 2003). De plus, la participation à cette étude peut décourager certains étudiants qui ne possèdent pas de compétence avancée en communication, limitant ainsi leur contribution et la représentativité de l'échantillon. Aussi, le recrutement et l'assemblage des participants s'avèrent particulièrement complexes en raison des contraintes de disponibilité et des obligations académiques ou professionnelles des étudiants internationaux, rendant parfois difficile la tenue des rencontres prévues. Enfin, sur le plan contextuel, la collecte de données a été réalisée en période estivale, alors que le réseau fonctionne selon un horaire réduit. Bien que les participants aient évoqué leurs expériences hivernales, celles-ci relèvent de récits rétrospectifs. Or, la saisonnalité joue un rôle central dans les pratiques de mobilité en contexte nordique, ce qui invite à une interprétation prudente des résultats.

Par ailleurs, il importe de préciser que cette recherche repose sur une approche qualitative, et non sur des données statistiques. Elle s'appuie sur des données issues de récits et d'expériences vécues recueillies auprès d'un nombre restreint de participants. Par conséquent, les résultats ne peuvent être généralisés à l'ensemble des étudiants internationaux du Saguenay, mais visent plutôt à offrir une compréhension approfondie de situations spécifiques liées à la mobilité et à l'intégration en contexte régional.

CHAPITRE 4

PRÉSENTATION ET INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS

Ce chapitre vise à présenter et à interpréter les résultats issus de l'analyse des données recueillies, en les organisant selon une logique directement articulée aux questions de recherche qui structurent ce mémoire. Afin de remédier à toute ambiguïté dans l'ordre de présentation, les résultats sont exposés de manière progressive, en suivant les principaux axes analytiques découlant du cadre conceptuel et des objectifs de l'étude. Chaque section du chapitre correspond ainsi à une dimension spécifique de l'expérience des étudiants internationaux en lien avec l'usage du transport en commun au Saguenay, permettant d'en décrire les manifestations concrètes tout en en proposer une interprétation analytique. Cette démarche vise à assurer une cohérence interne entre les résultats empiriques et les questions de recherche, en mettant en évidence, pour chacune d'elles, les éléments de réponse apportés par les données, avant leur mise en discussion au chapitre suivant.

4.1 Expériences et usage du transport en commun par les étudiants internationaux

Les propos recueillis auprès des douze participants mettent en évidence le rôle central du transport en commun dans le quotidien des étudiants internationaux à Saguenay. L'autobus ne constitue pas uniquement un moyen de déplacement, mais un dispositif structurant de l'organisation des journées, du rapport au temps et de l'accès aux espaces essentiels du territoire, tels que l'université, les lieux d'emploi, les commerces et les espaces de sociabilité. Pour la majorité des participants, le transport en commun représente à la fois

une condition fondamentale de l'insertion territoriale et une source de tensions lorsque l'offre ne correspond pas aux besoins concrets de la vie étudiante.

Les usages du transport en commun apparaissent d'abord comme essentiellement fonctionnels. Chez les étudiants internationaux de l'UQAC, l'autobus est mobilisé principalement pour répondre à des obligations académiques, professionnelles et domestiques. Il permet d'assurer l'accès au campus, la participation aux cours et l'utilisation des ressources universitaires, conditionnant ainsi la continuité et, dans certains cas, la réussite du parcours académique. Comme l'exprime un participant :

« Je prends l'autobus pour venir à l'université, soit pour suivre mes cours, soit pour réviser mes leçons. » (P1)

Au-delà des études, la mobilité quotidienne articule souvent plusieurs sphères de la vie des étudiants. Elle combine leurs obligations professionnelles, sociales et familiales:

« Je l'utilise pour venir à l'école, aller au boulot et rendre visite à ma marraine. » (P3)

Dans de nombreux cas, l'autobus constitue le seul moyen de transport disponible. L'absence de véhicule personnel, liée à des contraintes économiques, administratives ou à la temporalité du projet migratoire, engendre une forte dépendance au transport collectif. Cette situation est clairement formulée par certains participants :

« Moi, c'est mon seul moyen de transport ; je l'utilise pour tout : études, épicerie, travail, activités socioculturelles. » (P10)

Les déplacements liés aux courses, aux démarches administratives, aux consultations médicales ou aux activités sociales reposent également sur la desserte du

réseau. Les étudiants doivent ainsi organiser l'ensemble de leurs activités quotidiennes en fonction des horaires des autobus:

*« Je prends le bus... aussi pour les courses, pour aller à l'épicerie. »
(P5)*

La mobilité participe également au maintien des liens sociaux et familiaux, jouant un rôle important dans le sentiment d'intégration et de soutien émotionnel :

« ...pour voir mes amis ou mes frères et sœurs. » (P1)

La fréquence d'utilisation du transport en commun et le degré de dépendance associé varient toutefois selon les situations individuelles. Les récits mettent en évidence une diversité de profils, fortement influencée par le lieu de résidence, la proximité aux axes bien desservis et les trajectoires migratoires. Certains étudiants décrivent une dépendance élevée, utilisant l'autobus quotidiennement, parfois plusieurs fois par jour :

« Chaque matin, je prends le bus, chaque soir, je le reprends. » (P7)

Pour ces étudiants, l'autobus devient un repère temporel central, autour duquel s'organisent les déplacements quotidiens et l'anticipation des correspondances. À l'inverse, la proximité du campus ou des corridors bien desservis permet à certains de réduire leur dépendance, en privilégiant la marche et en limitant les contraintes liées à l'attente ou aux conditions climatiques. D'autres relatent une diminution progressive de leur usage du transport en commun à la suite de l'acquisition d'un véhicule personnel :

« Pendant un très, très bon moment, c'était 100 % bus... jusqu'à ce que je prenne une voiture récemment. » (P4)

Quelques participants déclarent enfin une utilisation plus marginale du transport en commun, qu'ils situent eux-mêmes sur une échelle d'intensité d'usage, en fonction de leurs préférences personnelles et de leur rapport au confort. Pour ces étudiants, le bus constitue un mode de déplacement secondaire, mobilisé de façon ponctuelle plutôt que quotidienne. L'un des participants exprime ainsi son rapport au transport en commun en le situant explicitement sur une échelle graduée d'utilisation :

« Si je devais évaluer mon utilisation, je dirais deux sur dix. Je n'aime pas trop le bus. » (P5)

Ce type de propos traduit une faible appropriation du transport en commun, non pas en raison d'une impossibilité d'y recourir, mais plutôt d'un choix individuel, fondé sur une préférence pour d'autres modes de déplacement lorsque ceux-ci sont disponibles. Cette position contraste avec celle d'autres participants pour qui le bus demeure une contrainte structurelle incontournable, révélant ainsi la diversité des rapports au réseau de transport au sein même du groupe étudié.

Les expériences vécues dans le transport en commun se déclinent en dimensions à la fois positives et négatives, qui coexistent et contribuent à façonner le rapport des étudiants internationaux au réseau. Parmi les expériences positives, la civilité des chauffeurs est fréquemment mentionnée par les participants. Des gestes apparemment simples, tels que les salutations, le ton respectueux ou l'attente lorsque le bus arrive légèrement en avance, prennent une signification particulière pour des étudiants en situation d'apprentissage des codes sociaux du milieu d'accueil.

Ces interactions, bien que brèves, participent à une forme de reconnaissance symbolique dans l'espace public et peuvent atténuer le sentiment d'étrangeté parfois ressenti lors des déplacements. Dans cette perspective, la reconnaissance symbolique constitue un mécanisme qui peut soutenir le développement du capital social, en favorisant la confiance, le sentiment d'inclusion et les relations de proximité dans le milieu d'accueil. Comme l'expriment certains participants:

« Ils sont souvent polis, te disent bonne journée. » (P4)

« Certains chauffeurs attendent quand ils arrivent trop tôt. » (P5)

Ces témoignages montrent que la qualité des interactions dans le transport en commun ne repose pas uniquement sur l'organisation du service, mais également sur les relations humaines qui s'y déploient. Pour plusieurs étudiants internationaux, ces gestes contribuent à rendre l'expérience du déplacement plus rassurante et plus accueillante, renforçant ainsi un sentiment d'intégration progressive au quotidien urbain.

Le confort matériel des autobus, notamment en période hivernale, est également souligné:

« Les bus sont confortables et bien chauffés. » (P12)

La fiabilité perçue des horaires, soutenue par l'usage d'applications numériques, contribue à instaurer un sentiment de prévisibilité et de contrôle du temps :

« Les horaires sont respectés selon Google Maps. » (P9)

Le transport en commun est parfois décrit comme un espace de socialisation informelle, favorisant les rencontres et facilitant l'intégration :

« Le bus, c'est un lieu de rencontre ; ça m'aide à m'intégrer. » (P4)

Enfin, l'accessibilité financière du tarif étudiant est perçue comme un élément facilitateur :

« Le bus étudiant à 43 \$, c'est déjà bien. » (P1)

Si le transport en commun joue un rôle central dans l'organisation du quotidien et peut constituer un levier d'intégration, les récits recueillis révèlent également l'existence de nombreuses contraintes qui affectent l'expérience de mobilité des étudiants internationaux.

4.2 Contraintes et difficultés des déplacements en transport en commun

Les résultats des deux groupes de discussion révèlent que l'expérience du transport en commun à Saguenay est structurée par un ensemble de contraintes qui dépassent la simple organisation pratique des déplacements. Ces contraintes façonnent les conditions dans lesquelles les étudiants internationaux se déplacent au quotidien et influencent la manière dont ils organisent leurs activités académiques, professionnelles et sociales dans l'espace urbain.

La présente section propose le récit et l'analyse de ces contraintes à partir de quatre dimensions complémentaires : les contraintes d'horaire et de fréquence du service, les contraintes spatiales et climatiques propres au territoire saguenéen, les contraintes organisationnelles et relationnelles liées au fonctionnement du service de transport, ainsi

que les contraintes économiques et les arbitrages quotidiens auxquels les étudiants sont confrontés.

4.2.1 Contraintes d'horaire et de fréquence: le décalage entre l'offre et les besoins réels

Les contraintes d'horaire et de fréquence sont les difficultés qui reviennent le plus souvent dans les discussions de groupe. Les étudiants décrivent un réseau qui ne correspond pas aux rythmes réels de leur vie quotidienne en ce qui a trait aux heures de début et de fin de service, ainsi qu'à la fréquence des passages. Ce décalage est particulièrement perceptible en dehors des heures normales de travail, soit tôt le matin, tard le soir et pendant la fin de semaine, lorsque plusieurs personnes sont occupées par leur emploi ou leurs engagements scolaires ou sociaux.

Un participant illustre bien cette situation en évoquant ses quarts de travail de fin de semaine:

« Le week-end, je devais commencer à 7 h, mais les bus commencent à rouler à 8 h. Je faisais quarante minutes à pied pour aller travailler. » (P9)

Ce type de récit montre que l'inadéquation des horaires ne se traduit pas seulement par un inconfort, mais par une charge physique et temporelle importante, surtout en hiver. Une marche de quarante minutes dans le froid, avant même de commencer une journée de travail, s'ajoute à la fatigue générale et peut avoir des effets sur la santé et la capacité de concentration.

La question de la fréquence vient amplifier ce sentiment de décalage. Pour certains, l'intervalle entre deux bus est jugé disproportionné par rapport à leurs besoins et au contexte climatique local :

« Une heure entre deux bus, c'est trop ; tu es obligé de partir très tôt ou d'attendre longtemps dehors. » (P12)

Ici, l'intervalle horaire est perçu comme une contrainte à part entière. Il oblige à reconfigurer l'ensemble de la journée autour du bus : partir excessivement tôt pour éviter d'être en retard, ou accepter de longues périodes d'attente aux arrêts, souvent en plein air et dans le froid. Les marges de manœuvre individuelles sont réduites, et le moindre retard ou annulation peut faire dérailler une organisation déjà tendue.

Ces témoignages montrent que les étudiants ne choisissent pas librement le moment de leurs déplacements, mais ajustent leurs horaires en fonction du cadre imposé par le réseau de transport. Plusieurs décrivent une organisation quotidienne fortement dépendante des passages d'autobus, laissant peu de marge de manœuvre en cas de retard ou d'annulation.

Cette contrainte temporelle peut également être interprétée comme révélatrice d'un décalage plus large entre l'organisation du service de transport et les réalités quotidiennes de certains étudiants internationaux.

Elle met en évidence des conditions de mobilité qui apparaissent moins adaptées à des horaires atypiques, notamment en soirée et durant les fins de semaine. Dans

ce contexte, le transport en commun ne constitue pas uniquement un enjeu logistique, mais participe aussi à structurer les expériences quotidiennes de déplacement.

Ainsi, les contraintes liées aux horaires et à la fréquence des services contribuent à limiter les marges de manœuvre des étudiants et à influencer leur organisation quotidienne, en imposant une dépendance accrue au fonctionnement du réseau.

4.2.2 Contraintes spatiales et climatiques en période hivernale dans les déplacements en transport en commun

En complément des contraintes d'horaire et de fréquence, les propos recueillis mettent en évidence des contraintes spatiales et climatiques qui influencent concrètement les conditions de déplacement des étudiants internationaux à Saguenay. Ces contraintes sont étroitement liées à la localisation résidentielle, à la configuration du réseau de transport en commun et aux conditions hivernales propres au territoire saguenéen. Elles structurent les parcours quotidiens et modulent l'expérience du transport en commun au-delà de la simple durée des trajets.

Sur le plan spatial, les récits montrent que les lieux de résidence des étudiants internationaux n'offrent pas tous un accès équivalent au réseau d'autobus. Si plusieurs participants résident dans l'arrondissement de Chicoutimi, leurs logements se situent à des distances variables des axes les mieux desservis. Certains habitent à proximité du campus ou du boulevard où se situe l'UQAC, ce qui facilite l'accès aux lignes principales, tandis que d'autres vivent dans des secteurs plus éloignés ou moins directement connectés au réseau,

comme sur la rive nord de la rivière Saguenay (Chicoutimi-Nord) ou dans un autre arrondissement que celui de Chicoutimi, Jonquière ou Labaie. Une participante décrit cette situation de la manière suivante:

« Pour aller au travail ou à l'épicerie, c'est compliqué, parce que le bus ne passe pas toujours près de chez moi. » (P6)

Dans ces configurations, le déplacement commence souvent par une marche jusqu'à l'arrêt d'autobus. Cette marche d'accès, parfois longue, s'effectue dans des conditions variables selon la saison et l'aménagement du quartier. Les participants évoquent des trottoirs mal dégagés, des zones peu éclairées ou des pentes accentuées, éléments qui allongent la durée globale des trajets et augmentent l'effort requis avant même l'utilisation du transport en commun.

Cependant, il convient de préciser que ces conditions hivernales ne sont pas propres aux étudiants internationaux, mais relèvent plus largement des caractéristiques climatiques du territoire saguenéen. Néanmoins, les propos recueillis suggèrent que certains étudiants internationaux peuvent éprouver davantage de difficultés à s'adapter à ces conditions, notamment en raison d'une moindre familiarité avec l'hiver ou d'un équipement parfois inadéquat.

Ainsi, ces contraintes ne tiennent pas uniquement aux caractéristiques du milieu, mais également aux capacités différenciées d'adaptation des individus, ce qui contribue à moduler l'expérience du transport en commun et les conditions de déplacement au quotidien.

La qualité et l'aménagement des arrêts de bus sont également mentionnés comme des éléments structurants de l'expérience spatiale. Plusieurs étudiants rapportent des arrêts peu dégagés ou difficiles d'accès en hiver :

« Quand il neige, tu ne peux même pas t'arrêter à l'arrêt bus, parce que c'est plein de neige. » (P9)

Ces situations modifient les conditions d'attente et obligent parfois les usagers à se positionner dans des espaces moins adaptés, ce qui complexifie l'accès au service. La configuration urbaine de Saguenay, caractérisée par une étendue territoriale importante et une organisation autour de pôles principaux, contribue à ces contraintes. Le réseau apparaît orienté vers la desserte de ces pôles, tandis que certains secteurs résidentiels nécessitent des déplacements supplémentaires pour rejoindre un arrêt ou une ligne principale.

À ces contraintes spatiales s'ajoute une lisibilité variable du réseau, particulièrement pour les nouveaux arrivants. Les participants évoquent la complexité des parcours, des terminus et des changements de lignes, qui demandent un apprentissage progressif. Un étudiant relate une situation illustrant cette difficulté :

« J'ai pris le 12, je croyais que c'était le mien, et je me suis retrouvé à La Baie. » (P5)

Ce type d'expérience montre que la maîtrise du réseau repose sur des connaissances qui s'acquièrent avec le temps, par l'usage et l'expérimentation. Les étudiants qui ne disposent pas encore de ces repères sont davantage confrontés à des détours imprévus, à des pertes de temps et à une fatigue supplémentaire.

Les contraintes spatiales prennent une dimension particulière durant la période hivernale. L'hiver saguenéen est décrit par l'ensemble des participants comme un facteur qui modifie profondément les conditions de déplacement. Le froid, la neige, le vent et le verglas transforment l'attente à l'arrêt et la marche d'accès en efforts physiques plus exigeants. Plusieurs étudiants soulignent que même une courte attente peut devenir pénible :

« En hiver, attendre cinq minutes dehors, c'est trop. » (P6)

« Quand tu attends et que le bus ne vient pas, tu gèles. » (P3)

Les photographies présentées à l'annexe 4 témoignent de la réalité physique décrite par les participants: des arrêts parfois difficiles d'accès ou peu dégagés, augmentant la pénibilité de l'attente

L'hiver accroît également les risques de chutes et de blessures, notamment en raison des trottoirs glacés et des accumulations de neige autour des arrêts. Une participante indique :

*« Je suis tombée plusieurs fois dans la neige pour venir à l'université. »
(P6)*

Ces expériences amènent les étudiants à ajuster leurs pratiques de déplacement. Les récits font état de départs anticipés, d'une attention accrue aux conditions météorologiques, du choix d'itinéraires jugés plus praticables et d'une planification plus détaillée des trajets. La mobilité quotidienne requiert ainsi une anticipation constante, tant sur le plan temporel que matériel.

Au-delà des aspects physiques, la période hivernale influence également le rapport au territoire. Pour plusieurs étudiants internationaux, l'hiver constitue un élément marquant de leur expérience de mobilité, en raison de son caractère nouveau et de son intensité. Dans ce contexte, le bus est décrit à la fois comme un espace abrité permettant de se réchauffer et comme un point central autour duquel s'organisent les déplacements. L'ensemble de ces éléments montre que les contraintes spatiales et climatiques contribuent à structurer l'expérience du transport en commun à Saguenay, en influençant les pratiques, les rythmes et les conditions de déplacement des étudiants internationaux.

4.2.3. Contraintes organisationnelles et relationnelles du service de transport

Au-delà des contraintes spatiales et climatiques, les étudiants internationaux évoquent des contraintes organisationnelles et relationnelles liées au fonctionnement du service de transport en commun et à la communication avec l'opérateur. Ces contraintes concernent principalement la gestion des retards et des annulations, le manque d'information en situation de perturbation, ainsi que certaines interactions avec le personnel, qui influencent concrètement les conditions de déplacement.

Plusieurs participants rapportent que les autobus arrivent parfois en avance, ce qui complique l'accès au service et oblige les usagers à courir pour ne pas manquer leur passage :

Le bus passe trop tôt et je le rate. (P4)

D'autres soulignent l'absence totale de passage de certains bus, sans qu'aucune information ne soit fournie aux usagers, même lorsqu'ils attendent au terminus :

« Parfois il n’y a pas de bus, tu attends 30 minutes, personne ne dit rien. » (P8) « On était au terminus, il n’y avait plus de bus. Personne ne vient te dire qu’il n’y a pas de chauffeur. » (P10)

Ces situations mettent en évidence un manque d’organisation lors des perturbations du service. Les participants ne remettent pas nécessairement en question l’existence d’imprévus qu’ils associent notamment aux conditions météorologiques ou à des enjeux opérationnels, mais soulignent l’absence d’information permettant d’anticiper ou de s’ajuster. Ces situations rendent plus complexe l’organisation immédiate des déplacements, notamment lorsque des imprévus surviennent.

Cette contrainte organisationnelle est d’autant plus marquante que plusieurs étudiants indiquent avoir connu, dans d’autres contextes, des systèmes de transport offrant des annonces ou des avis en cas de perturbation. Sans établir de jugement comparatif, leurs propos montrent que l’absence d’information à l’arrêt ou au terminus accentue l’incertitude liée aux déplacements et complexifie la planification quotidienne.

Les contraintes organisationnelles concernent également la gestion administrative du service, en particulier les problèmes liés à la validation des cartes de transport étudiantes, surtout en début de session. Un participant relate un incident marquant :

« Le chauffeur m’a crié dessus et m’a fait descendre parce que ma carte ne passait pas. » (P11)

Ce type de situation met en lumière la rigidité de certaines procédures et le manque d’explication lors de problèmes techniques. Dans ces moments, les étudiants se

trouvent confrontés à des règles qu'ils ne maîtrisent pas toujours pleinement, notamment en raison de leur statut administratif ou de barrières linguistiques.

Parallèlement aux aspects organisationnels, les interactions avec les chauffeurs et le personnel du transport en commun occupent une place importante dans l'expérience rapportée. Plusieurs participants mentionnent des gestes simples de courtoisie, tels que les salutations, qui contribuent à rendre le service plus humain :

« Ils te disent bonne journée. » (P4)

Ces interactions sont perçues comme des repères relationnels dans le quotidien des déplacements. À l'inverse, certains témoignages font état d'échanges plus tendus ou de propos jugés déplacés, qui influencent négativement la perception du service. Une participante rapporte notamment :

« La chauffeuse disait qu'elle en avait marre de tous ces étrangers, ces noirs avec leurs odeurs... » (P10)

Sans généraliser ces expériences, les récits montrent que les interactions avec le personnel peuvent varier fortement selon les situations et les individus. Les étudiants évoquent également des épisodes de manque de flexibilité ou d'explications lors de changements de trajets, de détours ou de problèmes liés aux cartes, ce qui renforce le sentiment d'incertitude face au service.

Dans l'ensemble, ces contraintes organisationnelles et relationnelles montrent que l'expérience du transport en commun ne dépend pas uniquement des caractéristiques techniques du réseau, mais également des ressources relationnelles auxquelles les

étudiants ont accès. Les informations obtenues auprès du personnel, les explications fournies lors des perturbations et les interactions avec les autres usagers constituent des ressources qui permettent de mieux comprendre le fonctionnement du réseau et de réduire l'incertitude. Dans la perspective du capital social (Bourdieu, 1980; Putman, 2000), ces ressources relationnelles facilitent l'accès à des informations utiles et renforcent la capacité des étudiants à s'adapter à leur environnement de mobilité. Ainsi, la qualité des interactions avec le personnel ne relève pas seulement de la prestation de service, mais participe également à la construction d'un capital social mobilisable dans les déplacements quotidiens.

4.2.4 Contraintes économiques et arbitrages quotidiens

La dimension économique des déplacements en transport en commun traverse l'ensemble des récits recueillis, même lorsqu'elle n'est pas formulée de manière explicite par les participants. Bien que la carte de transport étudiante, dont le coût avoisine 43 \$ par session, soit généralement perçue comme abordable, plusieurs étudiants soulignent que cette accessibilité tarifaire s'inscrit dans un contexte où les limites du service engendrent des coûts supplémentaires. Ces coûts ne sont pas toujours directs, mais résultent des ajustements imposés par les contraintes du réseau.

Ces coûts indirects renvoient notamment aux heures supplémentaires nécessaires pour sécuriser les correspondances, aux efforts déployés pour maintenir une présence malgré l'incertitude, ainsi qu'aux ajustements constants imposés par les imprévus.

Comme l'explique une participante :

« Je pars souvent une heure plus tôt parce que je ne peux pas me permettre de manquer ma correspondance. Même si j'arrive très souvent en avance, je préfère attendre que risquer d'être en retard » (P7)

À cet égard, la mobilité ne se limite pas à un simple déplacement, mais implique un véritable travail d'organisation, qui pèse sur la gestion du quotidien des étudiants internationaux.

Cependant, si ces contraintes économiques peuvent concerner l'ensemble des étudiants, certains éléments en accentuent la portée chez les étudiants internationaux. En effet, ces derniers doivent souvent composer avec des ressources financières plus limitées, des frais de scolarité plus élevés et une installation récente dans le milieu d'accueil. De plus, contrairement à plusieurs étudiants locaux, ils disposent généralement de réseaux de soutien plus restreints et ont un accès plus limité à des alternatives comme un véhicule personnel, ce qui renforce leur dépendance au transport en commun.

Une participante explique :

« Quand je finis tard, je prends parfois un taxi parce qu'il n'y a plus d'autobus. Ça coûte cher, mais je n'ai pas le choix » (P11)

Lorsque les horaires ou la fréquence des autobus ne permettent pas de se rendre au travail ou à l'université dans des conditions jugées acceptables, certains étudiants se tournent vers des solutions alternatives plus coûteuses, telles que le taxi, le covoiturage payant ou, dans certains cas, l'acquisition ponctuelle d'un véhicule. Pour des budgets

étudiants déjà contraints, ces dépenses représentent un arbitrage sur d'autres postes essentiels, comme l'alimentation, le matériel pédagogique ou les loisirs.

Au-delà de leur dimension financière, ces arbitrages traduisent également une tension dans l'organisation des journées. Les participants décrivent une réalité marquée par des ajustements répétés, où la planification demeure fragile et dépend fortement de la fiabilité du service. Lorsque les déplacements se déroulent comme prévu, ils parviennent à maintenir un certain équilibre entre études, travail et vie personnelle. À l'inverse, le moindre imprévu peut entraîner une chaîne de répercussions dans d'autres sphères : retards accumulés, activités reportées, rendez-vous déplacés ou présence réduite sur le campus ou au travail.

Une participante établit clairement le lien entre la qualité du service et le recours à l'automobile :

« Si le service répondait mieux, je n'aurais pas besoin d'acheter une voiture. » (P6)

Le recours à l'automobile n'est toutefois pas présenté comme un choix de confort, mais plutôt comme une solution adoptée face à l'accumulation de contraintes temporelles et organisationnelles. Cette option demeure par ailleurs conditionnée à la capacité de mobiliser des ressources financières importantes, incluant l'achat du véhicule, l'assurance, l'essence et l'entretien. Les étudiants qui ne disposent pas de ces ressources continuent de composer avec les limites du transport en commun et d'ajuster leurs déplacements en fonction de celles-ci.

Au quotidien, les récits mettent en évidence une série d'arbitrages économiques discrets, mais récurrents. Certains participants choisissent de partir plus tôt afin d'éviter des frais supplémentaires, tandis que d'autres renoncent ponctuellement à des cours ou à des activités lorsque les conditions de déplacement sont jugées trop contraignantes, notamment en période hivernale. D'autres encore regroupent leurs courses alimentaires ou adaptent leurs horaires de travail pour les faire correspondre aux passages d'autobus, même lorsque ces horaires sont moins avantageux sur le plan financier.

Ces pratiques traduisent une organisation quotidienne où la gestion des déplacements devient une composante centrale de l'économie personnelle. La planification des trajets implique de tenir compte simultanément des horaires, des coûts, des conditions climatiques et des possibilités de soutien informel, comme le recours à des proches motorisés. Cette organisation ne repose donc pas uniquement sur une logique économique, mais également sur une gestion fine du temps et de l'énergie. Les étudiants doivent constamment anticiper, prévoir des marges de sécurité et ajuster leurs engagements. Ainsi, la mobilité devient un espace de décisions permanentes : maintenir une activité, choisir une alternative ou y renoncer.

Par ailleurs, ces dynamiques ont également des effets sur les interactions sociales et professionnelles. Les ajustements imposés par les déplacements peuvent générer des incompréhensions avec l'entourage, notamment lorsque les étudiants doivent justifier des retards ou des absences. Cette situation met en évidence le fait que les

contraintes de mobilité dépassent la seule dimension logistique et influencent la manière dont les étudiants assument leurs différents rôles au quotidien.

Enfin, certains étudiants développent, avec le temps, des stratégies visant à stabiliser leur situation, notamment à travers le recours à l'automobile. Ce choix, loin d'être motivé uniquement par le confort, s'inscrit dans une logique d'arbitrage visant à reprendre un certain contrôle sur les déplacements et à réduire l'incertitude associée au transport en commun.

Ainsi, les contraintes économiques et les arbitrages qu'elles impliquent montrent que, même lorsque le titre de transport est perçu comme financièrement accessible, la mobilité peut engendrer des coûts indirects importants. Ces coûts prennent la forme de temps consacré à la planification, d'efforts supplémentaires et de renoncements ponctuels, qui structurent profondément l'expérience quotidienne du transport en commun chez les étudiants internationaux.

4.3 Répercussions du transport en commun sur le quotidien des étudiants internationaux

L'analyse des données recueillies montre que les défis de mobilité rencontrés par les étudiants internationaux ne se réduisent pas à des enjeux logistiques ou techniques. Ils comportent une dimension sociale, culturelle et identitaire profonde. Le transport en commun, en tant que dispositif de mobilité quotidienne, influence de manière significative le degré d'intégration des étudiants au sein de la communauté universitaire et du territoire d'accueil. Il intervient à la fois comme ressource pour accéder aux lieux d'étude, de travail et de sociabilité, et comme filtre qui limite ou facilite la participation à la vie collective.

4.3.1 Effets du transport en commun sur le parcours académique des étudiants

Le transport en commun exerce des effets structurants sur le parcours académique des étudiants internationaux, en influençant leur présence aux cours, leur engagement universitaire et la gestion de leur temps d'étude. Ces effets s'inscrivent dans une logique cumulative, où les conditions de déplacement façonnent progressivement les pratiques universitaires.

Un premier effet concerne la présence aux cours et aux activités pédagogiques. Plusieurs participants indiquent que les aléas liés au transport influencent leur assiduité, notamment lorsque les cours se tiennent tôt le matin ou en fin de journée. Sans remettre en cause leur motivation académique, certains reconnaissent que la probabilité d'assister à un cours est parfois évaluée à l'aune des conditions de déplacement attendues :

« Il y a des matins où tu te demandes si ça vaut la peine de partir, surtout quand tu sais que le trajet va être compliqué. » (P8)

Cette situation ne se traduit pas nécessairement par des absences systématiques, mais elle introduit une forme de calcul académique, où les étudiants arbitrent entre l'effort requis pour se déplacer et les bénéfices attendus du cours. Le transport devient ainsi un facteur indirect dans la hiérarchisation des priorités universitaires.

Un second effet porte sur le niveau d'engagement académique, notamment dans les activités qui dépassent le cadre strict des cours obligatoires. Les travaux d'équipe, les rencontres avec les enseignants, les séances de tutorat ou les activités de recherche

nécessitent souvent une présence prolongée ou flexible sur le campus. Or, plusieurs étudiants expliquent limiter leur participation à ces activités en fonction des possibilités de retour :

« Pour les travaux de groupe, j'essaie toujours de finir plus tôt, sinon je sais que je vais avoir des problèmes pour rentrer. » (P2)

Cette contrainte temporelle influe sur la manière dont les étudiants s'impliquent collectivement. Certains privilégient des collaborations avec des pairs ayant des contraintes similaires, tandis que d'autres évitent de s'engager dans des projets nécessitant des rencontres tardives. L'engagement académique tend alors à se concentrer sur ce qui est strictement requis, au détriment d'activités enrichissant le parcours universitaire.

La gestion du temps académique constitue un troisième effet majeur. Les étudiants décrivent une organisation des études fortement structurée autour des horaires de transport. Le temps consacré aux déplacements est intégré comme une composante à part entière du temps universitaire, influençant les périodes d'étude, de lecture et de préparation des évaluations :

« Je planifie toujours mes devoirs en fonction du temps que je vais perdre dans les transports. » (P11)

Cette organisation impose une anticipation constante. Certains étudiants expliquent adapter leurs horaires de cours, regrouper leurs séances sur une même journée ou prolonger leur présence sur le campus afin de rentabiliser les déplacements. Le temps

passé à la bibliothèque ou dans les espaces d'étude est alors utilisé comme un temps tampon, destiné à compenser l'incertitude liée aux trajets.

Les périodes d'évaluation académique accentuent ces effets. Les examens, les présentations orales ou les remises de travaux sont décrits comme des moments où la fiabilité du transport devient particulièrement déterminante. Plusieurs participants soulignent que la crainte d'un imprévu de déplacement ajoute une pression supplémentaire à celle déjà associée à la performance académique :

« Le jour d'un examen, tu stresses déjà pour l'examen, mais tu stresses aussi pour le trajet. » (P7)

Cette double préoccupation contribue à alourdir la charge mentale liée aux études. Elle amène certains étudiants à partir très tôt, à arriver longtemps à l'avance ou à modifier leurs routines habituelles, afin de sécuriser leur présence aux moments académiques jugés critiques.

Dans l'ensemble, ces éléments montrent que le transport en commun agit comme un facteur structurant du parcours académique, en influençant la présence aux cours, l'engagement dans la vie universitaire et l'organisation du temps d'étude. Ces répercussions ne remettent pas en cause la volonté de réussir des étudiants internationaux, mais elles modèlent les conditions concrètes dans lesquelles cette réussite est poursuivie. Le parcours académique se construit ainsi dans un ajustement permanent entre exigences universitaires et réalités de mobilité, faisant du transport un élément indirect, mais déterminant de l'expérience étudiante.

4.3.2 Effets du transport en commun sur la vie sociale et relationnelle

L'expérience du transport en commun dépasse largement sa fonction utilitaire dans la vie des étudiants internationaux. Les récits recueillis montrent qu'au fil des déplacements quotidiens, l'autobus devient progressivement un espace où se développent des interactions sociales, même brèves, qui favorisent la participation à la vie collective et la familiarisation avec le milieu d'accueil. Dans cette perspective, l'autobus agit comme un médiateur social (Urry, 2007), en influençant la manière dont les étudiants construisent des relations et s'inscrivent dans les dynamiques sociales du territoire saguenéen. Les effets du transport collectif sur la vie sociale ne se manifestent donc pas uniquement par la possibilité de se rendre d'un point à un autre, mais aussi par la façon dont la mobilité structure l'accès aux espaces de rencontre, module les interactions sociales et façonne les rythmes relationnels du quotidien.

Ces rythmes relationnels renvoient à la fréquence, à la nature et à l'intensité des interactions vécues dans les déplacements quotidiens. Ils se traduisent par des échanges souvent brefs, répétitifs et situés, qui participent progressivement à la familiarisation avec l'environnement social. Comme le souligne un participant :

« Le bus, c'est un lieu de rencontre, ça m'aide à m'intégrer. » (P4).

Ainsi, même si les interactions demeurent limitées, elles contribuent à inscrire les étudiants dans un espace social partagé et à soutenir leur processus d'intégration.

Dans les récits recueillis, le bus apparaît d'abord comme des espaces de sociabilité quotidiens. Les étudiants décrivent des interactions brèves, souvent limitées, mais qui participent néanmoins à une familiarisation progressive avec l'environnement social local. Les échanges peuvent prendre la forme de salutations, de conversations ponctuelles ou simplement d'une reconnaissance implicite entre usagers réguliers. Ces micro-interactions, bien que modestes, contribuent à inscrire les étudiants dans un espace public partagé et à atténuer le sentiment d'anonymat associé à l'arrivée dans un nouveau milieu.

Ce type d'expérience souligne que le transport collectif peut constituer un lieu de contacts sociaux faibles (Granovetter, 1973 ; Bourdieu, 1980), mais récurrents, qui participent à la construction d'un sentiment de familiarité avec le territoire. Le bus devient un espace où se jouent des formes de reconnaissance sociale ordinaires, à travers des gestes simples et répétitifs. Pour plusieurs étudiants, ces interactions contribuent à une intégration progressive: observation des comportements, apprentissage des normes implicites de civilité, compréhension des distances relationnelles attendues dans l'espace public.

Cependant, cette sociabilité reste généralement limitée dans son intensité. Plusieurs participants décrivent un climat relationnel marqué par la discrétion et la retenue, où les échanges verbaux sont rares et où chacun demeure centré sur ses propres activités. À cet effet, une participante décrit une ambiance relationnelle plus distante dans les transports :

« Personne ne parle, chacun regarde son téléphone. » (P3)

Cette configuration relationnelle ne renvoie pas nécessairement à une hostilité explicite, mais plutôt à une forme de coexistence silencieuse. Le bus apparaît avant tout comme un lieu de transit, caractérisé par des interactions brèves et éphémères. Pour certains étudiants, notamment ceux issus de contextes où les échanges dans les transports sont plus spontanés, cette réserve peut renforcer un sentiment de distance sociale. Il s'agit ainsi d'un espace partagé, mais généralement peu propice à l'établissement de liens durables.

Au-delà de ce qui se joue à l'intérieur du bus, les effets du transport en commun sur la vie sociale se manifestent également dans la capacité des étudiants à participer aux activités en dehors du cadre universitaire. La mobilité conditionne l'accès aux rencontres informelles, aux activités culturelles, aux événements communautaires et aux moments de convivialité entre amis. Les récits recueillis montrent que lorsque les déplacements deviennent difficiles à organiser, la participation sociale tend à se restreindre. Un étudiant évoque ainsi la difficulté de maintenir une vie sociale active en dehors des heures de cours :

« Après 17 h, tu ne peux plus sortir. » (P9)

Une participante fait le même constat en soulignant la dépendance à l'automobile pour les activités sociales durant les fins de semaine :

« Le week-end, si tu n'as pas de voiture, tu restes à la maison. » (P6)

Ces situations n'impliquent pas une absence totale de vie sociale, mais elles orientent les pratiques relationnelles vers des formes plus limitées et plus localisées. Les étudiants privilégient alors des rencontres proches du domicile ou du campus, et adaptent leurs activités en fonction des possibilités de déplacement disponibles. La vie sociale se structure ainsi autour d'un périmètre restreint, ce qui influence la diversité des interactions et des lieux fréquentés.

Les effets sur la vie sociale se manifestent également à travers des expériences d'isolement relationnel. Plusieurs étudiants évoquent des moments de solitude liés à l'impossibilité de rejoindre des amis ou de participer à des activités collectives, notamment durant les fins de semaine ou en période hivernale.

Une participante évoque les effets de la mobilité sur ses relations sociales, en particulier durant les fins de semaine :

« Parfois, je passe tout le week-end seul parce que je ne peux pas aller voir mes amis. » (P7)

Cet isolement n'est pas constant, mais il apparaît comme une possibilité récurrente dans l'expérience de certains participants. Il s'accompagne parfois d'un vécu émotionnel marqué par le découragement ou la lassitude, en particulier lorsque les difficultés de déplacement s'additionnent à l'éloignement du réseau familial. Une autre participante évoque son ressenti face à certaines situations vécues lors des déplacements :

« Quand le bus ne vient pas et que tu dois marcher longtemps, tu te sens vraiment seul. » (P3)

Ces témoignages montrent que la mobilité influence indirectement le bien-être psychologique, en modulant l'accès aux relations sociales et aux espaces de soutien. L'isolement vécu ne découle pas d'un refus de socialisation, mais de la difficulté à maintenir des liens lorsque les déplacements deviennent plus complexes à organiser.

Enfin, le transport en commun agit comme un espace de reconnaissance sociale où se jouent des interactions significatives pour le sentiment d'appartenance. Les expériences positives, telles que des salutations, des gestes d'attention ou des explications fournies avec patience, sont perçues comme des signes concrets de considération.

« Quand le chauffeur te dit bonne journée, ça change vraiment l'ambiance. » (P4)

Ces interactions contribuent à renforcer le sentiment de légitimité dans l'espace public et à normaliser la présence des étudiants internationaux dans la vie quotidienne de la ville. À l'inverse, certaines expériences relationnelles plus tendues, bien que moins fréquentes, laissent une impression durable et influencent la perception du transport collectif comme espace social. Le bus apparaît ainsi comme un lieu où se manifestent, à petite échelle, des dynamiques de reconnaissance, de distance et de cohabitation.

Dans l'ensemble, les effets du transport en commun sur la vie sociale et relationnelle des étudiants internationaux se caractérisent par une modulation continue des possibilités de participation, de rencontre et d'inscription dans les réseaux sociaux locaux. La mobilité ne détermine pas mécaniquement l'intégration sociale, mais elle en façonne les conditions concrètes, en influençant les rythmes relationnels, les espaces fréquentés et les formes de sociabilité accessibles. Le transport collectif agit ainsi comme

un cadre structurant de la vie sociale quotidienne, dont les effets se déploient progressivement dans l'expérience ordinaire du territoire.

4.3.3 Effets du transport en commun sur le rapport au territoire et à l'intégration

Au-delà de ses effets sur les rythmes quotidiens, le parcours académique et la vie sociale, le transport en commun influence de manière déterminante la façon dont les étudiants internationaux construisent leur rapport au territoire d'accueil. Les déplacements en autobus ne relèvent pas uniquement d'une fonction utilitaire visant à relier un lieu de résidence à un lieu d'étude ou de travail. Ils participent, de manière plus diffuse, mais structurante, à une mise en relation progressive avec l'espace urbain, ses distances, ses rythmes et ses usages. À travers l'expérience répétée de la mobilité quotidienne, les étudiants internationaux développent une compréhension concrète de la ville de Saguenay, de son organisation territoriale et de ses logiques de fonctionnement, ce qui contribue à façonner leur sentiment d'intégration.

Pour plusieurs participants, les premiers déplacements en transport en commun constituent des moments clés dans la découverte du territoire. L'autobus devient alors un outil d'exploration involontaire, permettant d'observer les quartiers traversés, d'identifier les pôles d'activité, de repérer les zones commerciales, résidentielles ou institutionnelles, et de comprendre progressivement la structure spatiale de la ville. Cette découverte ne se fait pas de manière formelle ou planifiée, mais à travers l'accumulation d'expériences quotidiennes liées aux trajets quotidiens. Un étudiant explique ainsi que

l'utilisation de différentes lignes d'autobus lui a permis, avec le temps, de mieux situer la ville et ses composantes :

« J'ai vécu dans plusieurs endroits du Saguenay, j'ai pris différents bus, ça m'a permis de connaître la ville. » (P1)

Ce type de témoignage montre que le transport collectif agit comme un support d'apprentissage de la dimension spatiale. À force de répéter les trajets, de passer par les mêmes arrêts et d'observer les quartiers traversés, les étudiants développent progressivement une meilleure compréhension de leur environnement. Ils apprennent à se repérer, à reconnaître certains lieux, à estimer les distances et à anticiper leurs déplacements. Le territoire, qui peut au départ sembler difficile à comprendre, devient ainsi plus familier et plus facile à organiser au quotidien. Se déplacer de manière plus autonome correspond à ce que l'on peut qualifier de compétence territoriale, entendue comme la capacité à se repérer dans l'espace, à comprendre son organisation et à mobiliser efficacement ses ressources pour orienter ses déplacements (Lussault, 2007 ; Lévy, 1994).

Cette familiarisation ne repose pas uniquement sur une connaissance abstraite de la ville, mais s'ancre dans l'expérience concrète des déplacements quotidiens. Les étudiants associent progressivement certains quartiers à des durées de trajet, à des moments précis de la journée ou à des conditions de transport. Par exemple, ils savent quels endroits sont plus accessibles le matin, lesquels deviennent difficiles à atteindre en soirée ou encore combien de temps il faut prévoir pour se rendre d'un lieu à un autre. La ville est ainsi perçue à travers les contraintes et les repères du transport en commun, ce qui traduit une expérience temporelle du territoire, construite à partir du vécu des trajets.

Dans ce processus, le transport en commun joue également un rôle central comme interface entre l'université et la ville dans son ensemble. Pour de nombreux étudiants internationaux, l'UQAC constitue le principal point d'ancrage institutionnel, social et symbolique à leur arrivée. Le campus représente un espace relativement sécurisé et familier, où se concentrent les activités académiques et une partie importante de la vie sociale. L'autobus permet d'élargir progressivement cet ancrage en reliant l'université à d'autres espaces urbains. Un participant exprime clairement cette fonction médiatrice du transport collectif.

*« Le bus, c'est ce qui relie notre vie d'étudiant à la vie du Saguenay. »
(P9)*

Le terminus de Chicoutimi représente le cœur de la mobilité saguenéenne. C'est ici que les étudiants internationaux se mêlent à la population locale et apprennent à décoder les rythmes de leur ville d'accueil (voir Annexe 5).

Grâce entre autres au transport en commun, les étudiants peuvent accéder à des commerces, des services, des lieux de loisirs, des espaces communautaires ou religieux situés hors du périmètre universitaire. Cette capacité à circuler entre différents lieux favorise une expérience territoriale plus diversifiée et permet d'inscrire la vie étudiante dans un espace urbain élargi. De façon analytique, cette médiation contribue à la construction d'un rapport plus concret à la ville, dans lequel l'étudiant ne se définit plus uniquement par son appartenance au campus, mais aussi par sa présence dans des espaces partagés avec les résidents locaux.

La mobilité quotidienne participe ainsi à une forme de socialisation territoriale, au sens où elle expose les étudiants internationaux aux usages quotidiens de la ville, à ses rythmes et à ses normes implicites. Fréquenter les mêmes lignes d'autobus que les autres habitants, emprunter les mêmes arrêts et circuler aux mêmes heures contribue à inscrire les étudiants dans les routines urbaines. Cette inscription progressive dans les pratiques quotidiennes de la ville joue un rôle important dans le sentiment d'intégration territoriale, en réduisant la distance symbolique entre les nouveaux arrivants et la population locale.

Par ailleurs, l'usage régulier du transport en commun contribue à la construction d'un sentiment d'appartenance territoriale fondé sur la familiarité et la répétition. Les trajets quotidiens, les arrêts récurrents et la reconnaissance progressive de certains visages transforment l'autobus en un espace du quotidien chargé de significations. Une étudiante évoque cette familiarité construite au fil du temps :

« Quand tu prends le même bus chaque jour, tu finis par connaître les gens, tu te sens chez toi. » (P7)

Ces routines de déplacement contribuent à l'élaboration d'une forme de familiarité avec le territoire, dans laquelle certains itinéraires deviennent associés à des habitudes, à des moments de vie et à des repères du quotidien. Comme le souligne un participant :

« À force de prendre les mêmes trajets, tu sais déjà où descendre, combien de temps ça prend, et tu t'organises avec ça dans ta journée » (P5).

Le transport en commun cesse alors d'être uniquement un moyen de déplacement pour devenir une composante intégrée de l'expérience quotidienne de la ville.

Cette familiarité favorise une intégration progressive fondée sur la répétition des pratiques et la stabilité des repères, même lorsque le projet migratoire demeure temporaire.

Cependant, cette construction du sentiment d'appartenance territoriale reste étroitement liée aux conditions concrètes de la mobilité. Les récits montrent que lorsque les déplacements se déroulent de manière relativement prévisible et maîtrisable, ils contribuent à renforcer le sentiment d'inscription dans le territoire. À l'inverse, lorsque la mobilité devient source d'incertitude ou de désorganisation, le rapport au territoire peut être fragilisé. Sans revenir sur les contraintes déjà analysées dans les sections précédentes, il apparaît que la capacité à se projeter dans la ville dépend largement de la possibilité de circuler de manière suffisamment fluide pour investir différents espaces urbains.

Au fil des récits, il apparaît que le rapport au territoire se construit dans une tension permanente entre appropriation progressive et limites perçues de la mobilité. Les étudiants internationaux développent des compétences spatiales, des repères familiers et une connaissance fine de certains secteurs de la ville, tout en demeurant conscients des frontières implicites qui structurent leur expérience urbaine. La ville est ainsi habitée de manière sélective, à partir des espaces accessibles et maîtrisables grâce au transport en commun.

Dans cette perspective, la mobilité quotidienne apparaît comme un élément important dans la manière dont les étudiants internationaux s'intègrent au territoire. Elle ne se limite pas au simple fait de se déplacer, mais permet aussi d'être présent régulièrement dans différents espaces de la ville. À travers les trajets, les arrêts et les

itinéraires, les étudiants apprennent progressivement à habiter la ville, en développant des habitudes, des repères dans le temps et une certaine familiarité avec les lieux. Le transport en commun devient ainsi un espace concret à partir duquel se construit un lien avec le territoire.

En définitive, les effets du transport en commun sur le rapport au territoire et à l'intégration territoriale apparaissent comme multiples et imbriqués. Ils se manifestent à travers l'appropriation progressive de l'espace urbain, la médiation entre l'université et la ville, la construction de routines de déplacement et l'expression d'attentes de reconnaissance territoriale. À travers l'expérience quotidienne de la mobilité, les étudiants internationaux développent un rapport au territoire qui oscille entre familiarité et prudence, entre autonomie acquise et limites perçues. Cette dynamique éclaire la manière dont la mobilité, loin d'être une simple assistance technique, constitue un élément structurant de l'intégration territoriale à Saguenay.

4.4 Pistes d'amélioration du transport en commun à partir de l'expérience des étudiants internationaux

Les propos recueillis auprès des étudiants internationaux ne se limitent pas à l'expression de difficultés vécues dans l'usage quotidien du transport en commun. Ils donnent également lieu à l'élaboration de propositions concrètes visant à améliorer l'offre existante, en tenant compte des contraintes observées sur le terrain. Ces pistes d'amélioration émergent directement de l'expérience située des participants et traduisent une réflexion pragmatique sur le fonctionnement du réseau de transport collectif à

Saguenay. Loin de se présenter comme de simples doléances individuelles, elles témoignent d’une compréhension fine des enjeux organisationnels, territoriaux et temporels liés à la mobilité urbaine.

Dans cette perspective, les suggestions formulées peuvent être regroupées autour de trois grandes dimensions étroitement articulées : l’accessibilité du service, l’adaptation des horaires et de la couverture du réseau, ainsi que le développement d’initiatives favorisant une mobilité plus adaptée à la réalité étudiante internationale. Ces dimensions ne sont pas pensées de manière isolée, mais comme des leviers complémentaires susceptibles d’améliorer l’expérience globale du transport en commun, tant pour les étudiants internationaux que pour l’ensemble des usagers.

4.4.1 Améliorer l’accessibilité du transport en commun

La question de l’accessibilité apparaît comme un point central dans les propositions formulées par les participants. Elle renvoie à la fois à des enjeux spatiaux, économiques et organisationnels qui conditionnent l’usage effectif du transport en commun au quotidien.

Sur le plan spatial, plusieurs étudiants soulignent la distance importante entre certains lieux de résidence et les arrêts de bus existants. Le réseau est perçu comme ayant été conçu historiquement pour une population largement motorisée et dispersée, ce qui ne correspond pas toujours aux réalités résidentielles actuelles, notamment dans les secteurs où se concentrent de nombreux étudiants internationaux. Ces derniers évoquent des trajets

à pied prolongés avant même de pouvoir accéder au service, une situation particulièrement contraignante en contexte hivernal.

Un participant résume clairement cette préoccupation en indiquant :

« On aurait besoin de plus d'arrêts dans les zones où vivent les étudiants. Parfois, on doit marcher longtemps avant de trouver un arrêt, surtout l'hiver. » (P8)

Ce type de propos met en évidence que l'accessibilité ne se limite pas à la présence d'un réseau, mais dépend aussi de sa proximité concrète avec les lieux de vie. La distance à parcourir pour rejoindre un arrêt devient alors un facteur déterminant dans la décision d'utiliser ou non le transport en commun. Les participants suggèrent ainsi une révision de certains tracés ou l'ajout d'arrêts dans les zones densément habitées par la population étudiante, notamment à proximité du campus, des résidences universitaires, des logements communautaires et de certains quartiers périphériques.

Au-delà de la dimension spatiale, l'accessibilité est également abordée sous l'angle économique. Si plusieurs reconnaissent que la carte étudiante représente un avantage financier par rapport aux tarifs réguliers, certains estiment que le modèle actuel ne tient pas toujours compte de la diversité des situations étudiantes. Les périodes où l'utilisation du transport est réduite, comme l'été ou certaines sessions allégées, sont mentionnées comme des moments où le coût du service apparaît déconnecté des usages réels.

Un étudiant explique par exemple :

« En été, beaucoup d'étudiants ne prennent pas de cours, mais on continue de payer. On pourrait avoir une carte modulable selon la session. » (P5)

Cette suggestion reflète une volonté d'adapter la tarification aux parcours différenciés des étudiants internationaux, dont la présence sur le territoire peut varier en fonction des obligations académiques, professionnelles ou personnelles. Elle souligne également l'importance de considérer la dimension économique comme un facteur structurant de l'accès au service, en particulier pour une population qui dispose souvent de ressources financières limitées.

Enfin, certains participants évoquent des difficultés liées aux procédures administratives entourant l'activation et le renouvellement des cartes de transport. Les blocages temporaires en début de session, souvent attribués à des délais de mise à jour entre l'université et la société de transport, génèrent des situations d'incertitude et de stress.

Une participante souligne cette situation:

« Ce serait bien qu'ils préviennent avant que la carte ne marche plus ou qu'ils règlent ça automatiquement avec l'université. » (P11)

Ces propos suggèrent que l'amélioration de l'accessibilité passe aussi par une meilleure coordination institutionnelle et une communication plus proactive, afin de réduire les obstacles administratifs qui peuvent entraver l'usage du service.

4.4.2 Adapter les horaires et la couverture du réseau aux réalités étudiantes

L'adaptation des horaires constitue l'un des axes de réflexion les plus fréquemment abordés par les étudiants internationaux. Les participants soulignent un décalage entre les plages horaires actuelles du réseau et leurs réalités quotidiennes, marquées par des cours en soirée, des emplois atypiques et des activités sociales ou communautaires en dehors des heures traditionnelles de bureau.

Les horaires de fin de semaine, en particulier, sont décrits comme insuffisamment adaptés. Plusieurs participants mentionnent la fin prématurée du service le samedi et le dimanche, qui limite fortement leurs possibilités de déplacement.

Une étudiante formule cette critique de manière explicite :

« Le dernier bus à 17 h le samedi et le dimanche, ce n'est pas logique. On travaille aussi le week-end, on a des activités. » (P11)

Ce type de remarque ne renvoie pas uniquement à une contrainte ponctuelle, mais à une perception plus globale du réseau comme étant centré sur des rythmes de vie qui ne correspondent pas à ceux d'une partie de la population étudiante. Les participants suggèrent ainsi l'extension des horaires en soirée et la fin de semaine, en particulier sur certaines lignes jugées stratégiques, afin de mieux répondre aux besoins de mobilité liés aux études, au travail et à la vie sociale.

Par ailleurs, certains insistent sur la nécessité de renforcer la fréquence des bus tôt le matin, notamment pour les étudiants qui doivent combiner un long trajet avec un cours à la première heure ou un quart de travail matinal. Cette proposition met en lumière

l'importance de considérer la continuité des déplacements tout au long de la journée, plutôt que de concentrer l'offre sur des plages horaires limitées.

La question de la fiabilité du service est également centrale dans les suggestions formulées. Plusieurs étudiants évoquent des situations de retards ou d'annulations sans information claire, ce qui complique l'organisation des déplacements et alimente un sentiment d'incertitude.

Face à ces situations, les participants proposent la mise en place de systèmes de communication en temps réel, tels que des notifications par application mobile ou par message texte, permettant d'informer rapidement les usagers des perturbations. Ce type de dispositif est perçu comme un moyen de réduire le stress lié à l'imprévisibilité du service et de permettre une meilleure anticipation des déplacements.

4.4.3 Développer des initiatives favorisant une mobilité étudiante adaptée

Au-delà des ajustements techniques du réseau, les étudiants internationaux formulent des propositions visant à renforcer leur participation dans la réflexion et l'amélioration du service de transport. Plusieurs expriment le souhait d'être davantage consultés et reconnus comme des usagers à part entière, capables de contribuer à l'évolution du réseau à partir de leur expérience.

Un étudiant souligne cette attente de participation :

« On devrait pouvoir donner notre avis directement à la STS. Personne ne nous demande ce qu'on pense. » (P7)

Cette proposition renvoie à l'idée d'une gouvernance plus participative du transport en commun, où les usagers seraient associés à la conception, au suivi et à l'évaluation des services publics (Arnstein, 1969 ; Fraser, 2000 ; Blondiaux, 2008). Les participants évoquent la possibilité de consultations régulières, de sondages ciblés ou de tables de discussion réunissant la société de transport, l'université et les associations étudiantes.

Par ailleurs, certains étudiants mettent en avant la dimension environnementale du transport collectif et souhaitent que celle-ci soit davantage valorisée. L'amélioration de l'accessibilité et de l'attractivité du bus est perçue non seulement comme un enjeu de mobilité individuelle, mais aussi comme une contribution à la réduction de l'usage de l'automobile.

Une participante résume cette perspective :

« Si on rend le bus plus accessible, on pollue moins. C'est bon pour tout le monde. » (P6)

Enfin, les conditions d'attente aux arrêts constituent un autre point d'attention. Plusieurs participants mentionnent le manque d'abris adéquats et d'éclairage dans certains secteurs, ce qui rend l'attente inconfortable, voire anxiogène, en particulier en hiver ou en soirée.

Une étudiante indique ainsi :

« Il faudrait des abris plus fermés, parce qu'en hiver, on gèle. » (P12)

Ces propositions soulignent que l'expérience du transport en commun ne se limite pas au trajet en bus, mais englobe l'ensemble du parcours, depuis le domicile jusqu'à la destination finale. L'amélioration des infrastructures aux arrêts apparaît alors comme un levier important pour rendre le service plus fonctionnel et plus sécurisant.

Dans leur ensemble, les pistes d'amélioration formulées par les étudiants internationaux révèlent une capacité à analyser de manière fine les limites du réseau de transport en commun et à proposer des ajustements réalistes à partir de leur expérience quotidienne. Elles mettent en évidence l'importance de penser la mobilité non seulement comme un service technique, mais comme une infrastructure sociale et territoriale qui structure l'accès aux études, au travail et à la vie urbaine. Ces propositions constituent ainsi un matériau central pour comprendre comment le transport en commun peut évoluer afin de mieux répondre aux besoins d'une population étudiante internationale en croissance, tout en bénéficiant à l'ensemble des usagers du territoire.

CHAPITRE 5

DISCUSSION DES RÉSULTATS ET SYNTHÈSE DES PROPOS DES INFORMATEURS

Ce chapitre vise à approfondir l'interprétation des résultats présentés au chapitre précédent en les replaçant dans une perspective analytique et réflexive. Il s'agit ici de dépasser la description des expériences de mobilité des étudiants internationaux pour en discuter les principaux enseignements à la lumière des questions de recherche et du cadre conceptuel mobilisé. La discussion permet ainsi de mettre en relation les constats empiriques avec les travaux existants sur la mobilité quotidienne, l'accessibilité territoriale et l'intégration sociale en contexte régional.

Dans un premier temps, le chapitre 5 présente les défis de mobilité rencontrés par les étudiants internationaux et montre en quoi ceux-ci constituent des éléments structurants de leur quotidien. Il examine ensuite le rôle du transport en commun comme outil d'intégration sociale et académique, en mettant en évidence ses limites dans le contexte du Saguenay. Bien qu'il puisse constituer un vecteur d'autonomie, les contraintes liées à son fonctionnement en font également un dispositif qui ne répond pas pleinement aux besoins des étudiants internationaux. Une attention particulière est également portée aux répercussions de ces expériences de mobilité sur le bien-être et les trajectoires quotidiennes des participants.

Dans un deuxième temps, le chapitre propose une synthèse des pistes d'amélioration formulées par les informateurs. Cette section vise à mettre en lumière les

attentes exprimées par les participants à l'égard du transport en commun, en lien avec les réalités observées, et à dégager des éléments de réflexion utiles pour améliorer l'offre de mobilité dans le contexte étudié.

5.1 Discussion des résultats à la lumière des questions de recherche

Cette section vise à discuter les principaux résultats issus de l'analyse des données empiriques en les mettant explicitement en relation avec les questions de recherche formulées au chapitre 1 et avec le cadre conceptuel mobilisé au chapitre 2. Rappelons que l'objectif général de cette recherche était d'analyser les répercussions sociales du transport en commun sur le quotidien des étudiants internationaux au Saguenay, dans un contexte régional caractérisé par une faible densité urbaine, une dépendance marquée à l'automobile et une offre de transport collectif limitée.

Au-delà de ces constats empiriques, les résultats permettent de mettre en évidence des enjeux plus larges liés à la mobilité en contexte périphérique. Comme le soulignent plusieurs travaux en sociologie des mobilités (Urry, 2005; Kaufmann, 2002), l'accès aux ressources urbaines et sociales est étroitement dépendant des conditions de déplacement. Dans cette perspective, les difficultés de mobilité observées chez les étudiants internationaux ne relèvent uniquement de contraintes techniques, mais traduisent également des inégalités d'accès à l'espace et aux opportunités sociales.

Trois questions de recherche structuraient cette démarche. La première portait sur l'existence et la nature des défis de mobilité rencontrés par les étudiants internationaux. La deuxième s'intéressait au rôle du transport en commun comme outil d'intégration

sociale et académique. Enfin, la troisième question visait à identifier, à partir des discours des participants, les pistes d'amélioration de l'offre de transport en commun. La discussion proposée ci-dessous répond à chacune de ces questions, en articulant les résultats empiriques aux apports théoriques issus de la littérature sur la mobilité, l'accessibilité territoriale et l'intégration sociale.

5.1.1. Défis de mobilité structurants dans le quotidien des étudiants internationaux

La première question de recherche visait à déterminer si les étudiants internationaux au Saguenay rencontrent des défis majeurs en matière de mobilité et d'en préciser la nature. Les résultats de notre enquête confirment que les difficultés de déplacement constituent une dimension importante du quotidien des participants, dictant leurs rythmes de vie et imposant des arbitrages constants.

Les récits recueillis montrent que la mobilité est fortement conditionnée par les horaires du réseau, la fréquence limitée des autobus et la fin précoce du service, particulièrement en soirée et la fin de semaine. Ces constats rejoignent les analyses de Maadour et al. (2025) menées auprès d'étudiants en région périphérique : la satisfaction des usagers dépend étroitement de « l'alignement » des services sur leurs besoins réels. Des résultats similaires ont été observés dans d'autres périphéries notamment dans le Grand Agadir au Maroc, où la faible densité urbaine et les contraintes d'organisation du réseau de transport influencent fortement les pratiques de mobilité des usagers (Maadour et al., 2025). Cette comparaison permet de situer les réalités de Saguenay dans une dynamique plus large propre aux territoires à faible densité. Ainsi, les étudiants de l'UQAC

apparaissent particulièrement vulnérables aux contraintes temporelles (gestion des heures de pointe et ajustement des horaires), car l'efficacité d'un réseau ne repose pas sur sa seule existence technique, mais sur sa capacité à s'adapter aux rythmes de vie spécifiques de la population étudiante.

Par ailleurs, l'accessibilité territoriale au Saguenay, caractérisé par une population dispersée sur un vaste territoire, constitue un facteur de différenciation sociale. Dans ce contexte, les conditions de mobilité ne sont pas les mêmes pour les étudiants, en particulier pour ceux qui ne disposent pas de moyens de transport individuels. Comme le souligne Offner (1993), les infrastructures de transport ne déterminent pas à elles seules le développement des territoires, mais agissent plutôt comme des facteurs facilitants ou contraignants selon les contextes. Ainsi en l'absence d'une offre de transport adaptée à une faible densité urbaine, les étudiants dépendants du transport en commun peuvent voir leurs possibilités de déplacement limitées, ce qui peut accentuer certaines formes de marginalisation dans leur quotidien.

5.1.2. Le transport en commun comme outil d'intégration sociale et académique: un rôle contrasté

La deuxième question de recherche portait sur le rôle du transport en commun comme outil d'intégration sociale et académique. Les résultats mettent en évidence un rôle profondément contrasté du transport collectif dans les trajectoires d'intégration des étudiants internationaux.

D'un côté, le transport en commun constitue un vecteur d'autonomie et un support d'apprentissage du territoire. Les déplacements réguliers permettent aux étudiants de se familiariser avec la ville, d'identifier les quartiers, de comprendre les distances et d'intégrer progressivement les codes implicites de l'espace public. À ce titre, la mobilité participe à une forme de socialisation quotidienne, telle que décrite par Vincent-Geslin et Authier (2015), où les pratiques de déplacement deviennent des occasions d'apprentissage social et culturel.

D'un autre côté, les données montrent que le transport en commun peut aussi devenir un espace de tension et de vulnérabilité. Plusieurs participants évoquent des expériences marquées par le stress, la peur de se tromper, ou des interactions perçues comme peu bienveillantes. Ces situations contribuent à un sentiment de non-reconnaissance dans l'espace public et renforcent l'impression d'être en marge, malgré les efforts de socialisation déployés.

Ces résultats font écho aux travaux de Frozzini et Tremblay (2020), ainsi qu'à ceux d'Agbon (2020), qui montrent que les étudiants et travailleurs immigrés peuvent rencontrer des difficultés d'intégration malgré un fort investissement personnel. Comme le soulignent également Agbon et Ouedraogo (2024), l'intégration ne dépend pas uniquement des efforts individuels, mais aussi de la qualité des environnements sociaux et institutionnels dans lesquels ces efforts s'inscrivent.

Ainsi, le transport en commun apparaît comme un outil d'intégration conditionnel : il peut favoriser la participation sociale et académique lorsque les conditions

de déplacement sont stables et prévisibles, mais il peut aussi accentuer le sentiment d'isolement lorsque les contraintes deviennent trop lourdes.

5.1.2.1. Mobilité, transport en commun et construction du capital social des étudiants internationaux

Le concept de capital social apporte un éclairage pertinent pour comprendre les répercussions sociales du transport en commun sur l'intégration des étudiants internationaux au Saguenay. Au-delà de sa fonction de déplacement, le transport collectif favorise ou limite l'accès aux ressources relationnelles nécessaires à l'insertion académique, professionnelle et sociale. Les résultats montrent que la mobilité ne se résume pas à l'accès physique aux différents lieux de la ville, mais qu'elle influence également les possibilités de créer et de maintenir des relations sociales.

Selon Bourdieu (1980), le capital social désigne l'ensemble des ressources qu'un individu peut mobiliser grâce à son appartenance à un réseau durable de relations. Dans cette perspective, l'intégration des étudiants internationaux dépend non seulement de leurs capacités d'adaptation, mais aussi des occasions qui leur sont offertes de développer progressivement un réseau social dans leur milieu d'accueil.

Les résultats de cette recherche montrent que la plupart des étudiants arrivent au Saguenay avec un réseau relationnel très limité. Les déplacements quotidiens leur permettent toutefois d'accéder à différents espaces de socialisation, tels que l'université, les milieux de travail, les commerces ou les organismes communautaires. Ces espaces favorisent les rencontres et contribuent progressivement à la construction d'un capital

social, essentiel à leur intégration. A ce titre, le transport collectif peut être compris comme un support indirect du capital social, puisqu'il permet aux étudiants internationaux d'accéder aux lieux où se développent les interactions sociales et les réseaux relationnels.

Les données recueillies révèlent également que le transport en commun influence les possibilités d'insertion professionnelle. Plusieurs participants ont indiqué que la disponibilité des autobus conditionnait leur capacité à accepter un emploi ou à participer à certaines activités situées à l'extérieur du campus. Ainsi, la mobilité facilite non seulement l'accès aux ressources économiques, mais aussi le développement de réseaux professionnels. Les témoignages recueillis montrent ainsi que les déplacements quotidiens ne représentent pas uniquement les trajets fonctionnels. Ils constituent également des occasions d'interactions permettant aux étudiants internationaux d'élargir progressivement leur réseau social. Dans cette perspective, l'accès aux espaces universitaires, professionnels et communautaires favorise l'émergence de nouvelles relations pouvant être interprétées comme des formes de capital social.

Cette analyse rejoint les travaux de Granovetter (1973), qui distingue les liens forts des liens faibles. Si les étudiants disposent généralement de peu de liens forts à leur arrivée, les liens faibles se développent progressivement au fil des déplacements, des études, du travail et des activités communautaires. Bien que moins étroites, ces relations facilitent l'accès à des informations sur les possibilités d'emploi, les logements, les services ou les activités étudiantes, contribuant ainsi au processus d'intégration.

Cependant, les résultats mettent également en évidence les effets négatifs des limites du réseau de transport en commun. Les horaires restreints, la faible fréquence des autobus, les temps d'attente et la couverture incomplète du territoire réduisent les possibilités de participer à certaines activités sociales, culturelles ou professionnelles. Plusieurs participants ont affirmé renoncer à certaines sorties ou opportunités d'emploi lorsque les déplacements devenaient trop difficiles. Ces contraintes freinent ainsi le développement du capital social en limitant les occasions d'élargir les réseaux relationnels.

Dans un contexte régional comme celui du Saguenay, où l'automobile occupe une place importante, ces difficultés sont encore plus marquées pour les étudiants internationaux qui ne possèdent ni véhicule ni permis de conduire québécois. Le transport en commun représente souvent leur principal moyen de déplacement autonome. Lorsque ce service ne répond pas à leurs besoins, leur participation à la vie sociale s'en trouve réduite.

En somme, les résultats montrent que le transport en commun ne produit pas directement le capital social, mais agit comme un facilitateur en permettant aux étudiants internationaux d'accéder aux espaces où se construisent les relations sociales. À travers l'accès aux études, au travail, aux activités communautaires et aux différents lieux de la ville, la mobilité contribue au développement de liens faibles qui peuvent progressivement devenir des ressources utiles à l'intégration. Dans un contexte régional comme celui du Saguenay, le transport collectif apparaît donc comme une ressource territoriale qui

influence non seulement les déplacements, mais aussi les trajectoires d'intégration sociale, universitaire et professionnelle des étudiants internationaux.

5.1.3 Répercussions sur le bien-être et les trajectoires quotidiennes

Les résultats révèlent que les contraintes liées au transport en commun entraînent des répercussions importantes sur le bien-être et les trajectoires quotidiennes des étudiants internationaux. Les temps d'attente prolongés, les correspondances multiples et les horaires peu flexibles génèrent du stress, de la fatigue et un sentiment de perte de temps, particulièrement en période hivernale. Ces éléments affectent la qualité de vie, la motivation et, parfois, l'engagement dans les études.

Ces constats rejoignent les travaux qui mettent en évidence les liens entre mobilité, santé et bien-être. Une mobilité contrainte peut limiter l'accès aux loisirs, aux réseaux de soutien et aux ressources nécessaires à l'équilibre de vie (Blanchard, 2014 ; Mo Chen, 2019). Dans cette recherche, plusieurs étudiants rapportent avoir dû renoncer à des activités académiques ou sociales en raison des horaires de transport, ou refuser des opportunités d'emploi situées en dehors du périmètre facilement accessible en autobus.

Les répercussions se manifestent également dans les trajectoires professionnelles et financières. L'accès difficile à certains lieux de travail ou de stage limite les possibilités d'emploi, ce qui peut fragiliser la situation économique des étudiants et retarder leur intégration professionnelle. Dans un contexte où les étudiants internationaux contribuent à l'économie locale et à la vitalité des établissements d'enseignement

supérieur (Quesnel et al., 2021), ces obstacles de mobilité soulèvent des enjeux plus larges de développement territorial.

5.2. Synthèse des pistes d'amélioration exprimées par les informateurs

Les participants ont formulé plusieurs pistes d'amélioration pour adapter le transport en commun aux réalités des étudiants internationaux. Une première série de propositions concerne l'amélioration de l'accessibilité temporelle : augmentation de la fréquence des autobus aux heures de pointe, prolongation des services en soirée et durant les fins de semaine, et meilleur arrimage avec les horaires de cours et d'examens. Ces ajustements visent à réduire les retards, les temps d'attente et les renoncements aux activités académiques et sociales.

Une seconde série de propositions porte sur l'accessibilité spatiale. Les étudiants suggèrent une meilleure desserte des quartiers où ils résident majoritairement, ainsi qu'une meilleure connexion entre ces quartiers, l'université et les principaux pôles d'emploi et de services. Ces propositions rejoignent les travaux sur l'accessibilité territoriale, qui insistent sur la nécessité d'adapter les réseaux aux configurations résidentielles et aux pratiques de mobilité des populations (Richer et Palmier, 2012).

Les participants soulignent également l'importance d'une communication plus claire et plus accessible sur les horaires, les trajets et les modifications de service, notamment pour les nouveaux arrivants qui découvrent le territoire et le système de transport. Des outils numériques adaptés, une information multilingue et un accompagnement initial pourraient faciliter cette appropriation.

Enfin, plusieurs étudiants insistent sur la nécessité d'un dialogue plus structuré entre la STS, l'université et les représentants étudiants internationaux. La mise en place de mécanismes de concertation permettrait de mieux tenir compte de leurs besoins dans la planification des services. Ces pistes d'amélioration suggèrent que le transport en commun peut devenir un levier plus efficace d'intégration s'il est pensé en articulation avec les réalités étudiantes et les enjeux de développement régional.

Un dialogue renforcé entre la STS, les établissements d'enseignement supérieur et les représentants étudiants serait en effet souhaitable. Comme le rappellent Girard et Bérubé (2020), surmonter les défis de l'intégration en milieu régional suppose un engagement partagé entre les communautés d'accueil, les institutions et les personnes migrantes. Dans ce contexte, le transport en commun devient un outil institutionnel majeur pour soutenir l'intégration des étudiants internationaux au sein de la ville d'accueil. Des images à l'annexe 3 illustrent la proximité physique du réseau avec l'université, montrant le bus comme le lien direct entre l'institution académique, les résidences et les services.

CONCLUSION

Ce mémoire avait pour objectif d'analyser les répercussions sociales du transport en commun sur le quotidien des étudiants internationaux au Saguenay. En mobilisant une approche qualitative basée sur deux groupes de discussion, il a permis de documenter de manière les défis de mobilité rencontrés, leurs effets sur l'intégration sociale et académique, ainsi que les pistes d'amélioration souhaitées par les étudiants.

Les résultats montrent que le transport en commun occupe une place centrale dans la vie quotidienne des étudiants internationaux, tout en étant marqué par des contraintes importantes. La faible fréquence des autobus, la couverture géographique limitée et l'inadéquation des horaires aux réalités étudiantes structurent fortement leurs déplacements, leurs choix d'activités et leur organisation du temps. Dans un contexte régional caractérisé par une forte dépendance à l'automobile, ces contraintes contribuent à une mobilité contrainte et à une accessibilité inégale aux ressources du territoire.

La recherche met également en évidence le rôle contrasté du transport en commun dans le processus d'intégration. D'un côté, il constitue un outil indispensable pour accéder aux études, à l'emploi, aux services et aux lieux de socialisation ; de l'autre, ses limites actuelles peuvent générer de la fatigue, du stress et un sentiment d'isolement. Le transport en commun apparaît ainsi comme un vecteur potentiel d'inclusion, dont l'efficacité dépend étroitement de la manière dont l'offre répond aux besoins concrets des étudiants internationaux.

Sur le plan théorique, ce mémoire confirme l'importance de considérer la mobilité et l'accessibilité territoriale comme des enjeux centraux de l'intégration en contexte régional. Il montre que les pratiques de mobilité participent à la construction du rapport au territoire, mais que cet ancrage reste fragile lorsque les conditions d'accès aux ressources sont insuffisantes. Il contribue ainsi à la réflexion sur les liens entre transport, inégalités territoriales et intégration des populations migrantes dans les régions éloignées.

Sur le plan pratique, les pistes d'amélioration proposées par les étudiants invitent à renforcer la concertation entre la STS, les établissements d'enseignement supérieur et les communautés étudiantes. L'ajustement des horaires, l'amélioration de la desserte des quartiers étudiants, le développement d'outils d'information adaptés et la prise en compte des réalités spécifiques des étudiants internationaux pourraient contribuer à faire du transport en commun un levier plus efficace d'intégration et de développement.

Cette recherche comporte des limites, notamment en ce qui concerne la taille de l'échantillon et le recours exclusif aux focus groups. De futures études sur le transport en commun pourraient combiner des méthodes qualitatives et quantitatives, élargir le nombre de participants et comparer plusieurs contextes régionaux. Il serait également pertinent d'examiner plus en détail la perspective des acteurs institutionnels (gestionnaires de transport, responsables universitaires, élus municipaux) afin de mieux comprendre les marges de manœuvre et les contraintes de la planification des services.

Malgré cela, ce mémoire apporte un éclairage original sur le vécu des étudiants internationaux à Saguenay et sur les enjeux de mobilité qui traversent leur quotidien. En

donnant la parole à ces étudiants, il contribue à rendre visibles des réalités souvent peu connues et peu prises en compte dans les débats sur le transport en commun et l'intégration en région.

BIBLIOGRAPHIE

Æliés (2016). *Enjeux d'intégration des étudiants internationaux à l'Université Laval*. Mémoire présenté par l'Association des étudiantes et étudiants de Laval inscrits aux études supérieures.

Agbon, G. (2020). *Intelligence culturelle en milieu de travail : facteur de succès pour l'immigré récent au Québec ?* (Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Chicoutimi).

Agbon, G. Ouedraogo, S. (2024). Does Cultural Intelligence Increase Professional Success among Immigrant Workers? A Quebec-Based Study. *Relations industrielles / Industrial Relations*, 79(2). <https://doi.org/10.7202/1115811ar>

Arnstein, S. R. (1969). A Ladder Of Citizen Participation. *Journal of the American Institute of Planners*, 35(4), 216–224. <https://doi.org/10.1080/01944366908977225>

Banister, D. (2008). *The sustainable mobility paradigm*. *Transport Policy*, 15(2), 73-80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>

BAPE, (2020). *Le tramway à Québec : un vecteur d'inclusion sociale*. Mémoire rédigé dans le cadre l'appel de mémoire général du Bureau d'audiences publiques en environnement, 10 p.

Barbonne, R. (2008). *Gentrification, nouvel urbanisme et évolution de la mobilité quotidienne : vers un développement plus durable ?* *Recherches sociographiques*, 49(3), 423-445. <https://doi.org/10.7202/019875ar>

Belkhodja, C. (2018). *Être étudiant d'origine étrangère en région au Québec*. *Journal of International Mobility*, 1, 119-134.

Berthaud, A. (2017). *Les mobilités étudiantes en Europe : des inégalités renforcées face à l'internationalisation de l'enseignement supérieur*. *Revue européenne des migrations internationales*, 33(3-4), 145-170.

Biernacki, P., Waldorf, D. (1981). Snowball sampling: Problems and techniques of chain referral sampling. *Sociological Methods & Research*, 10(2), 141–163. <https://doi.org/10.1177/004912418101000205>

Bikie Bi Nguema, N., Gallais, B., Parent, S. J., Turcotte, A., Roy, A. (2020). *Enjeux et défis de l'adaptation, de l'intégration et de la réussite scolaire des étudiants internationaux dans les cégeps et les collèges francophones du Canada*. Écobes – Cégep de Jonquière.

Blanchard, S. (2014). Mobilités et pratiques de loisirs des étudiants débutants. *Espaces et sociétés*, **159**(4), 127-146.

Blondiaux, L. (2008). *Le nouvel esprit de la démocratie. Actualité de la démocratie participative*, Paris, Seuil. Repéré à [https://scholar.google.com/scholar?q=Blondiaux,%20L.%20\(2008\).%20Le%20nouvel%20esprit%20de%20la%20d%C3%A9mocratie.%20Actualit%C3%A9%20de%20la%20d%C3%A9mocratie%20participative,%20Paris,%20Seuil.#d=gs_qabs&t=1777573413153&u=%23p%3D9dCwx_dexRcJ](https://scholar.google.com/scholar?q=Blondiaux,%20L.%20(2008).%20Le%20nouvel%20esprit%20de%20la%20d%C3%A9mocratie.%20Actualit%C3%A9%20de%20la%20d%C3%A9mocratie%20participative,%20Paris,%20Seuil.#d=gs_qabs&t=1777573413153&u=%23p%3D9dCwx_dexRcJ)

Bourdieu, P. (1980). *Le capital social : Notes provisoires*. Actes de la recherche en sciences sociales, (31), 2-3. https://www.persee.fr/doc/arss_0335-5322_1980_num_31_1_2069

Brueder, P., Lashermes, C., Taillandier, F., Curt, C. (2022). Quelle mobilité pour la ville de demain. *VertigO*.

Camier, J. (2014). *Les stratégies de développement du capital social des personnes immigrantes au Lac-Saint-Jean : exploration de la dimension genre* [Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Chicoutimi].

Carrier-Giasson N., (2017) *Les services d'enseignement du français langue seconde et leur contribution à l'intégration de personnes immigrantes allophones adultes à Saguenay*, [Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Chicoutimi].

Cherkaoui, A., Haouata, S. (2017). *Éléments de réflexion sur les positionnements épistémologiques et méthodologiques en sciences de gestion*. 2017, 1(2). Repéré à <https://revues.imist.ma/index.php/RevueInterdisciplinaire/article/view/10192/5980>

Côté, Simard, É., Lemay, H., et St-Amand, C. (2009). *Techniques de recherche qualitatives à l'aide de programmes de gestion de données (NVIVO 8© et Weft QDA) : guide pratique d'initiation à l'analyse d'entrevues semi-dirigées*. <https://www.oregand.ca/files/iinitiation-a-lanalyse-dentrevues-semi-dirigees.pdf>

- Currie, G., Richardson, T., Smyth, P., Vella-Brodrick, D., Hine, J., Lucas, K., Stanley, J., Morris, J., Kinnear, R., & Stanley, J. (2010). Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne: Updated results. *Research in Transportation Economics*, 29(1), 287-295. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2010.07.036>
- De Lapparent, M. (2005). Déplacements domicile-travail en Île-de-France et choix individuels du mode de transport. *L'Actualité économique*, 81(3), 485-520. <https://doi.org/10.7202/013039ar>
- Deslauriers, J.-P. (1991). *Recherche qualitative : guide pratique*. Londres : McGraw-Hill.
- Dumez, H. (2011). Qu'est-ce que la recherche qualitative ? *Le Libellio d'Aegis*, 7(4-Hiver), 47-58.
- Écobes (2020). *Les étudiants internationaux et leur intégration sociale au Saguenay-Lac-Saint-Jean*. Cégep de Jonquière.
- Fantous, A., Naceur, F. (2022). « L'impact des inégalités d'accès aux transports collectifs dans les quartiers informels sur le quotidien des habitants : cas de Batna », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 1018. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/39044> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.39044>
- Fortin, M.-F., Gagnon, J. (2016). *Fondements et étapes du processus de recherche : méthodes quantitatives et qualitatives*. Montréal : Chenelière éducation.
- Fortin, S. (2000). L'intégration sociale des immigrants : enjeux et perspectives. *Revue internationale de sociologie*, 10(1), 5-22.
- Fraser, Nancy. (2000). Rethinking Recognition. *New Left Review*. 3. 107-118. 10.64590/pup. https://www.researchgate.net/publication/296363224_Rethinking_recognition
- Frozzini, J., Tremblay É. (2020). Le vécu des étudiants internationaux dans une région éloignée du Québec : interactions et resocialisation, le cas de l'UQAC. *Alterstice*, 9(2), 35-48. <https://doi.org/10.7202/1082527ar>

Gallais, B., Bikie Bi Nguema, N., Parent, S. J., Turcotte, A., Roy, A. (2020). *Enjeux et défis de l'adaptation, de l'intégration et de la réussite scolaire des étudiants internationaux dans les cégeps et les collèges francophones du Canada*. ÉCOBES – Recherche et transfert.

Gauthier, P., Poirier, M. (2022). Les interactions dans les transports collectifs et la construction du sentiment d'appartenance. *Revue des sciences sociales*, 47, 45-52.

Geoffrion, P. (2003). Le groupe de discussion. Dans Gauthier, B. (dir.), *Recherche sociale. De la problématique à la collecte des données*, Presses de l'Université du Québec, Sainte-Foy, pp. 317-356.

Girard, V. et Bérubé, F. (2020). Interactions des étudiants internationaux à l'UQTR : le point de vue d'étudiants résidants du pays d'accueil sur leurs interactions avec des étudiants internationaux. *Alterstice*, 9(2), 49-62. <https://doi.org/10.7202/1082528ar>

Giorgi, L., (2003) Mobilité durable. Enjeux, possibilités et conflits. Le regard des sciences sociales», *Revue internationale des sciences sociales*, 2003/2 (n° 176), pp. 201-205. DOI : 10.3917/riss.176.0201, URL : <https://www.cairn.info/revue-internationale-des-sciences-sociales-2003-2-page-201.htm>

Granovetter, M. (1973). The Strength of Weak Ties. *American Journal of Sociology*, 78(6), 1360-1380.

Hanson, S. (2004). The context of urban travel. Dans Hanson, S., Giuliano, G. (Eds.), *The geography of urban transportation* (pp. 3–29). Guilford Press.

Institut de la statistique du Québec. (2025). *Population et démographie : Saguenay (02)*. Repéré à <https://statistique.quebec.ca/fr/vitrine/region/02/mrc/941>

Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC). (2024). Rapport annuel au Parlement sur l'immigration 2024. Gouvernement du Canada.

Kaufmann, V. (2002). *Re-thinking mobility : Contemporary sociology*. Aldershot : Ashgate

Kaufmann, V. (2008). *Les paradoxes de la mobilité*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.

Lévesque, C. (2016). Place des transports en commun dans le quotidien des Français. Dans E. Trouvé. *Agir sur l'environnement pour permettre les activités* (Chapitre 4., p. 41-58). De Boeck Supérieur. <https://doi.org/10.3917/dbu.trouv.2016.01.0041>.

Levinson, D. (1998). Accessibility and the journey to work. *Journal of Transport Geography*, 6(1), 11–21. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(97\)00036-7](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(97)00036-7)

Lévy, J. (1994). *L'espace légitime. Sur la dimension géographique de la fonction politique*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques. https://www.persee.fr/doc/ahess_03952649_1996_num_51_4_410893_t1_0930_0_000_001

Levasseur, M., Naud, D., Routhier, S. et J.F. Bruneau, (2020). Comparaison des caractéristiques des organismes de transport en commun du Québec selon la ruralité : vers l'identification de nouvelles opportunités pour favoriser la participation sociale des aînés, *Populations vulnérables* [En ligne], 6 | 2020, mis en ligne le 01 décembre 2021, URL : <http://journals.openedition.org/popvuln/1287> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/popvuln.1287>

Lévy, J. (2013). *Urbanité et mobilité : repenser les espaces de vie*. Presses Universitaires de France. <https://citadinite.com/2013/09/22/x-lespace-temps-de-la-ville-1-urbanite-et-mobilite-avec-jacques-levy/>

L'Hostis, A., Conesa, A. Définir l'accessibilité intermodale. Arnaud Banos, Thomas Thévenin. *Systèmes de Transport Urbain*, Hermès, pp.24, 2010, IGAT. (hal-00303439)

Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105-113. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>

Lussault, M. (2007). *L'homme spatial : la construction sociale de l'espace humain*. Seuil. <https://shs.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2008-4-page-109>

Maadour, M., Zbir, N., et Chakir, K. (2025). Étude de la satisfaction des usagers du service de transport par bus : cas des étudiants de la FSJES d'Ait Melloul. *International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics*, 6(9), 252–267. <https://doi.org/10.5281/zenodo.13754245>

Martineau, S. (2021). L'observation directe. Dans I. Bourgeois (Éd.), *Recherche sociale : de la problématique à la collecte des données* (pp 253-272). Québec : Presses de l'Université du Québec.

Martorell, F. (2012) L'accessibilité aux services publics : l'apport d'un système d'information géographique, *Sciences de la société* [En ligne], 86 | 2012, mis en ligne le 01 juin 2012, consulté le 21 février 2025. URL : <http://journals.openedition.org/sds/1777> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/sds.1777>

Mo Chen (2019). *Mobilités étudiantes, interculturalité et genre : L'intégration sociale et académique des étudiantes chinoises dans les universités québécoises*. Mémoire de maîtrise en communication, UQAM.

Mozou, K. M. D. (2016). *Impacts des compressions budgétaires du gouvernement fédéral sur les organismes de coopération internationale intervenant en Afrique depuis 2011 : le cas du CECI et du CSI*. Université du Québec à Chicoutimi.

Noy, C. (2008). Sampling Knowledge : The Hermeneutics of Snowball Sampling in Qualitative Research. *International Journal of Social Research Methodology*, 11(4), 327-344.

Observatoire sur la réussite en enseignement supérieur (ORES). (2023). *Défis et obstacles rencontrés par les étudiants internationaux*. ORES Québec.

Offner, J.-M. (1993). Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique. *L'espace géographique*, 22(3), 233-242.

Paillé, P., Muchielli, A. (2012). *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*. Paris : Armand Colin, 3^e éd., p. 231-314.

Pinard, R., Potvin, P., & Rousseau, R. (2004). *Le choix d'une approche méthodologique mixte de recherche en éducation*. 24, pp. 58-82. Repéré à http://www.recherchequalitative.qc.ca/documents/files/revue/edition_reguliere/numero24/24_Pinard_et_al.pdf

Papatsiba, V. (2003). *Des étudiants étrangers européens « Erasmus » et l'aventure de l'altérité*. Berne : Peter Lang. https://www.persee.fr/doc/rfp_0556-7807_2004_num_149_1_3186

Pires, A. P. (1997) Échantillonnage et recherche qualitative : essai théorique et méthodologique. Dans Poupart, J., Deslauriers, J. P., Groulx, L. H., Laperrière, A., Mayer, R., et Pires, A.P. (Dir.), *La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques* (p. 113-169). Montréal : Gaëtan Morin Éditeur.

Quesnel, G., Vandersmissen, M.-H. et Thériault, M. (2021). Les transports publics et l'inclusion des étudiants internationaux en région. *Revue québécoise de géographie*, **62**(1), 75-102.

Richer, C., Palmier, P. (2012). Mesurer l'accessibilité territoriale par les transports collectifs : proposition méthodologique appliquée aux pôles d'excellence de Lille Métropole. *Cahiers de géographie du Québec*, 56(158), 427–461.
<https://doi.org/10.7202/1014554ar>

Rodrigue, J.-P. (2020). *The geography of systems* (5th ed.). Routledge, 85-92.
<https://doi.org/10.4324/9780367854696>

Savoie-Zajc, L. (2021). *L'entrevue semi-dirigée*. Dans I. Bourgeois (Éd.), *Recherche sociale : De la problématique à la collecte des données* (7^e éd., pp. 273-295). Québec : Presses de l'Université du Québec.

Scanu, E. (2014). La construction sociale de la mobilité durable urbaine : les discours sur les enjeux du transport dans la ville de Québec. *Recherches sociographiques*, 55(2), 333-362. <https://doi.org/10.7202/1026695ar>

Société de transport du Saguenay (STS). (2022). *Rapport annuel de la STS*.

Société de transport du Saguenay (STS). (2023). *Rapport annuel de la STS*

Statistique Canada. (2022). Profil du recensement, Recensement de la population de 2021 : Saguenay, Ville (V), Québec. Gouvernement du Canada.

Simard, Gisèle (1989), La méthode du « focus group », Mondial Éditeurs, Laval, 102 pages.

Terrier, E. (2009) Les mobilités spatiales des étudiants internationaux. Déterminants sociaux et articulation des échelles de mobilité. *Annales de géographie*, 2009/6 (n° 670), p. 609-636. DOI: 10.3917/ag.670.0609.URL : <https://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2009-6-page-609.htm>

Urry, J. (2005). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge.

Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.

Vincent-Geslin, S., Authier, J.-Y. (2015). Les mobilités quotidiennes comme objet sociologique. *Cahiers de recherche sociologique*, (59-60), 79–97. <https://doi.org/10.7202/1036787ar>

Vincent Kaufmann (2004). Mobility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28 (4), 745-756.

Vincens, M., Vandersmissen, M.-H., et Thériault, M. (2007). Impacts de la restructuration du réseau d'autobus de la ville de Québec sur l'accessibilité aux emplois des femmes et sur leur mobilité professionnelle. *Cahiers de géographie du Québec*, 51(144), 419–446. <https://doi.org/10.7202/017628ar>

Wahnich, S. (2006). Enquêtes quantitatives et qualitatives, observation ethnographique : trois méthodes d'approche des publics. *Bulletin des bibliothèques de France* (BBF), 6, 8-12. Repéré à <https://bbf.enssib.fr/consulter/bbf-2006-06-0008-002>

Wilkinson, S. (1999). How useful are focus groups in feminist research? Dans R. S. Barbour & J. Kitzinger (Éds.), *Developing Focus Group Research. Politis, Theory and Practice* (pp. 64-78). SAGE Publications

ANNEXE I : LE CERTIFICAT D'APPROBATION ÉTHIQUE

Ce mémoire a fait l'objet d'une certification éthique auprès du CER-UQAC. Le numéro du certificat est le 2026-2109.

ANNEXE II : LE CANEVAS D'ENTREVUE

Début de l'entrevue :

Je me nomme Francis Jacques GNANHO, étudiant au 2^e cycle en études et interventions régionales à l'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC). Je vous remercie d'avoir accepté de nous accorder une partie de votre précieux temps pour participer à notre projet de recherche intitulé :

« L'expérience du transport en commun chez les étudiants internationaux de Saguenay et ses répercussions sur leur intégration sociale ».

L'objectif général de cette recherche est d'analyser les répercussions sociales du transport en commun sur le quotidien des étudiants internationaux au Saguenay.

De manière spécifique, elle vise à :

1. Mieux comprendre l'expérience des étudiants internationaux du transport en commun, tant sur les défis que les besoins ;
2. Analyser les répercussions du transport en commun sur leur intégration sociale et académique ;
3. Dégager des possibilités d'amélioration de l'offre du transport pour les étudiants internationaux.

L'entrevue prendra la forme d'un focus group, c'est-à-dire une discussion en groupe autour de ces thèmes. Vous êtes totalement libres d'intervenir selon votre vécu. Il n'y a pas de

bonnes ou de mauvaises réponses; nous nous intéressons à votre réalité.

La discussion durera entre 60 et 90 minutes, et sera enregistrée (audio seulement) afin d'en faciliter la transcription fidèle, comme mentionné dans le formulaire de consentement. Elle est structurée autour de trois grands thèmes, en lien direct avec les objectifs spécifiques de la recherche.

Avant de commencer, avez-vous des questions ou préoccupations ?

Pouvons-nous commencer ?

Groupe N°:

Date :

Lieu ou plateforme :

THÈME 1 : Défis liés à la mobilité et aux besoins des étudiants internationaux

- Défis liés à la mobilité et aux besoins des étudiants internationaux
- Depuis quand êtes-vous au Saguenay, et dans quel arrondissement vivez-vous ?
- Comment décririez-vous votre expérience avec le transport en commun depuis votre arrivée ?
- Quelles sont les principales difficultés ou contraintes que vous rencontrez pour vos déplacements ?
- Est-ce que ces difficultés varient selon les saisons (hiver, été, etc.) ?

- Estimez-vous que vos besoins en matière de mobilité sont bien pris en compte ?
Pourquoi ou pourquoi pas ?

THÈME 2 : Répercussions sociales du transport en commun sur l'intégration

- Comment le transport en commun influence-t-il votre participation aux cours, aux travaux ou aux activités liées à vos études ?
- Avez-vous déjà modifié vos horaires ou habitudes académiques à cause du transport ?
- Est-ce que le transport en commun affecte votre capacité à socialiser, rencontrer d'autres étudiants ou participer à des événements ?
- Pensez-vous que ce mode de transport joue un rôle dans votre intégration dans la communauté locale ? En quoi ?

THÈME 3 : Pistes d'amélioration de l'offre de transport

- Selon vous, quels changements pourraient être apportés pour améliorer l'accessibilité du transport en commun ?
- Quelles suggestions feriez-vous aux autorités locales pour optimiser les horaires et la couverture du réseau de transport ?
- Pensez-vous que des initiatives spécifiques pourraient faciliter votre mobilité ? Si oui, lesquelles ?

Fin de l'entrevue:

Nous arrivons à la fin de notre entretien. Avant de conclure, j'aimerais brièvement revenir sur les trois thèmes abordés aujourd'hui.

Souhaitez-vous ajouter ou préciser un élément que vous avez peut-être oublié de mentionner pendant la discussion ?

Je vous remercie sincèrement pour votre participation et le temps que vous nous avez accordé. Votre contribution est précieuse pour cette recherche.

ANNEXE III : AUTOBUS DE LA STS DÉSSERVANT LA STATION UQAC



Planche 1 : Autobus de la STS desservant la station UQAC, point de raccordement majeur pour la population étudiante internationale. (Source : Photos prises par F. J. Gnanho, février 2026).

ANNEXE IV : DÉFIS D'ACCESSIBILITÉ HIVERNALE

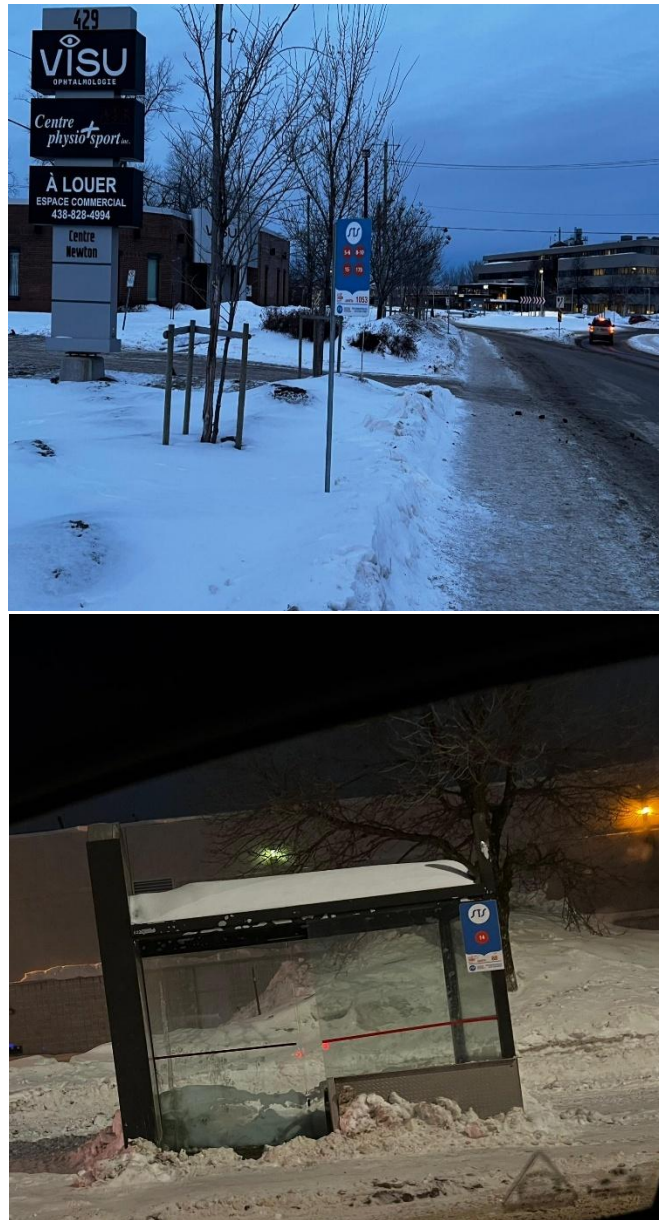


Planche 2 : Signalétique d'arrêt et abribus de la STS en période hivernale, illustrant les défis d'accessibilité et d'attente dans la neige. (Source : Photos prises par F. J. Gnanho, février 2026).



Planche 3 : Défis d'accessibilité hivernale : accumulation de neige autour de la signalétique d'arrêt
(Source : Photos prises par F. J. Gnanho, février 2026)

ANNEXE V : LE TERMINUS DE CHICOUTIMI



Planche 4 : Le terminus de Chicoutimi, espace central de correspondance et de transition entre la vie universitaire et l'espace urbain saguenéen. (Source : Photos prises par F. J. Gnanho, février 2026).