



UNION EUROPEENNE



RÉSUMÉ

RAPPORT: État des lieux des
mobilités hybrides dans les
établissements d'enseignement supérieur en
Fédération Wallonie-Bruxelles

Février 2023

Une mobilité hybride est la combinaison d'une mobilité physique à l'étranger avec une composante virtuelle facilitant l'échange/le travail en équipe en matière d'apprentissage collaboratif à distance. Il s'agit d'un nouveau volet dans le cadre du programme Erasmus+ 2021-2027.

En 2022, Sonecom a été mandaté par l'Agence francophone pour l'éducation et la formation tout au long de la vie (AEF Europe, BE01 National Agency) afin de récolter les connaissances et pratiques existantes au sein des établissements d'enseignement supérieur de la Fédération Wallonie-Bruxelles (French Speaking part of Belgium) et de capitaliser sur les expériences dans le cadre de la mobilité hybride pour en extraire des bonnes pratiques à partager et des recommandations pour l'avenir.

L'étude devait permettre également de dégager des thématiques à discuter dans le cadre du séminaire européen (*Transnational Cooperation Activity*) de Juin 2023.

La collecte des données s'est faite d'une part via un questionnaire quantitatif en ligne adressé aux coordinateurs des établissements d'enseignement supérieur et, d'autre part, via des entretiens semi-directifs auprès de coordinateurs, d'enseignants et d'étudiants ayant participé à une mobilité hybride.

Les informations ainsi collectées ont permis de mettre à jour les connaissances, les atouts, les enjeux, les faiblesses, les freins et les bonnes pratiques existantes dans le cadre de la mobilité hybride.

En conclusion de cette étude, on observe un véritable intérêt pour la mobilité hybride, en particulier dans ses formats courts. Qu'ils s'agissent des coordinateurs, des enseignants ou des étudiants, tous y voient une réelle plus-value.

Ces programmes permettent de répondre à de nombreux enjeux, comme celui de l'inclusion, au travers des formats courts et des financements, ou des enjeux pédagogiques d'ouverture à d'autres cultures ou à d'autres types d'enseignement, ...

Nous avons par ailleurs pu relever de nombreux freins et difficultés ainsi que des incitants à la mise en place des mobilités hybrides ou des bonnes pratiques à partager.

Les freins relevés sont des éléments mettant en péril ou ralentissant le processus de la création, de la mise en place ou du déroulement de la mobilité hybride.

Le premier frein relevé est celui de la lourdeur administrative des programmes de mobilité hybride, qui est couplée à un manque de fonctionnalité des outils d'encodage (*Erasmus without paper*).

Le deuxième frein est celui du manque de clarté et de consignes précises dans le cadre de la mise en œuvre des mobilités hybrides et en particulier de la composante virtuelle. L'intégration des mobilités semble également difficile à mettre en œuvre dans le cadre du Décret Paysage.

Le troisième frein concerne le niveau d'implication exigée (à toutes les parties) dans le cadre de l'élaboration et de l'organisation de la mobilité hybride. Cette implication n'est pas toujours compatible avec un horaire déjà bien rempli.

Le quatrième frein est lié à la taille des établissements, qui peinent parfois à atteindre le nombre minimum de participants pour permettre un financement.

Le cinquième frein est celui de la divergence des informations issues des différentes agences nationales. Cette situation complique la communication et l'organisation entre les partenaires.

Le sixième frein est d'ordre financier. Le complément AMO et celui pour le voyage écoresponsable n'apparaissent pas suffisants. Dans le premier cas, cela diminue l'inclusion, dans le second, cela pousse à opter pour un mode de transport moins écologique.

Au contraire, nous avons également mis en lumière des pratiques permettant de mieux appréhender, organiser et réaliser la mobilité hybride.

La première « bonne pratique »¹ identifiée est celle qui renforce la responsabilisation de l'étudiant, et ce, au travers d'une implication tout au long du processus, du début à la fin de celui-ci

La deuxième bonne pratique va dans le sens du partage de la charge de l'organisation entre les partenaires concernés permettant de ne pas épuiser les équipes.

La troisième bonne pratique consiste à utiliser le temps du voyage comme un temps d'apprentissage ce qui permet de valoriser au maximum la période consacrée à la mobilité.

La quatrième bonne pratique vise à utiliser la composante virtuelle en vue de mieux préparer l'étudiant à effectuer sa mobilité et de lui permettre de réaliser un suivi durant cette dernière.

La cinquième bonne pratique consiste à articuler la mobilité avec la réalisation d'une production concrète qui sera présentée au terme de l'échange.

La sixième bonne pratique va dans le sens de la présence d'un contrôle de la qualité des programmes en faisant appel et en s'appuyant sur un regard extérieur.

La septième bonne pratique relevée dans les entretiens suggère de mettre en place ou de renforcer la communication relative à la mobilité hybride et ce, via la mise en place d'outils accessibles (capsules vidéo, présentations d'anciens participants, ...) ainsi que par de réguliers partages d'expérience et de conseils.

En plus de ces bonnes pratiques, insistons sur quelques éléments qui semblent essentiels lorsque l'on évoque la mobilité hybride. Tout d'abord, la mobilité hybride permet de réaliser des mobilités de groupe, notamment via les BIP et les mobilités hybrides de courte durée, ce qui augmente l'inclusion et permet aux étudiants de partager une expérience internationale commune.

¹ Ces guillemets soulignent le caractère relatif d'une pratique qui n'est jamais « bonne » en soi, indépendamment des conditions de sa mise en œuvre et indépendamment du contexte dans lequel elle se situe. Une pratique peut toujours être considérée comme « excellente » dans certaines situations et ne pas être applicable dans un autre contexte.

Ensuite, la pédagogie par projet s'articule particulièrement bien avec les mobilités hybrides de courte durée car elle permet de concilier les volets virtuel et physique sur base d'un travail (individuel ou de groupe).

L'appartenance à un réseau de partenaires, connu et fiable, facilite les démarches de mise en place de la mobilité hybride, de par l'habitude de travailler ensemble. Au contraire, réaliser une mobilité hybride avec un partenaire nouveau peut poser des difficultés.

Pour finir, il est pertinent de mobiliser l'ensemble des ressources pédagogiques amenées par la mixité des partenaires des mobilités hybrides. Il peut s'agir de méthodes de travail, de pédagogies différentes, de visions éclectiques du domaine,
...