



UNION EUROPEENNE



RAPPORT

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

Février 2023

Table des matières

1. DISPOSITIF METHODOLOGIQUE	4
1.1. PHASE D'IMPREGNATION ET CONTEXTE	4
1.2. LE VOLET QUANTITATIF DE L'ETUDE	6
1.3. VOLET QUALITATIF	7
2. RESULTATS DU VOLET QUANTITATIF	8
2.1. PRESENTATION DE L'ECHANTILLON	8
2.2. PRESENTATION DES RESULTATS	9
2.2.1. <i>Connaissances</i>	9
2.2.2. <i>Pratiques</i>	15
2.2.3. <i>Éléments organisationnels, gestion, administratif et reconnaissance académique</i>	20
2.2.4. <i>Résultats, stratégie d'internationalisation et retours</i>	25
2.2.5. <i>Stratégie de communication sur la mobilité hybride</i>	27
2.2.6. <i>Attentes et prospective</i>	28
3. RESULTATS DU VOLET QUALITATIF	32
3.1. PRESENTATION DES SUJETS INTERVIEWES	32
3.2. PRESENTATION DES RESULTATS	32
4. CONCLUSION	41
5. INSPIRATION : PARTAGE DE PRATIQUES CONCRETES	44
6. RECOMMANDATIONS	58
7. ANNEXES	60
7.1. GRILLE DES AXES DE QUESTIONNEMENT SELON LA METHODOLOGIE DEPLOYEE	60
7.2. QUESTIONNAIRE DU VOLET QUANTITATIF	63
7.3. GUIDE D'ENTRETIEN DU VOLET QUALITATIF	70
7.4. GRILLE D'ANALYSE DES ENTRETIENS	75

INTRODUCTION

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+.

Erasmus+ est le programme de l'UE en faveur de l'éducation, de la formation, de la jeunesse et du sport en Europe. Le programme 2021-2027 met fortement l'accent sur l'inclusion sociale, les transitions écologique et numérique et la promotion de la participation des jeunes à la vie démocratique.

Il soutient les priorités et les activités définies dans le cadre de l'espace européen de l'éducation, du plan d'action en matière d'éducation numérique et de la stratégie en matière de compétences pour l'Europe.

En Fédération Wallonie-Bruxelles, c'est l'Agence francophone pour l'éducation et la formation tout au long de la vie (AEF Europe), créée en juillet 2007 qui est chargée de promouvoir, de mettre en œuvre et de gérer les différents programmes qui lui sont attribués dans ce cadre et ce dans le respect des objectifs européens.

L'AEF Europe a souhaité réaliser un état des lieux de la mise en œuvre des différents formats de mobilité hybride par les établissements d'enseignement supérieur en Fédération Wallonie-Bruxelles dans le cadre des formats prévus au sein du programme Erasmus+, mais également au niveau des formats de mobilité hybride mis en œuvre en-dehors du cadre du programme Erasmus+.

Cette volonté découle du caractère novateur de ce type de mobilité ; il est important de mettre en lumière la façon dont ces nouveaux formats s'insèrent dans la mobilité des établissements et de relever les bonnes pratiques afin d'en faciliter la mise en place dans le futur.

L'objectif principal consiste donc à établir un état des lieux sur les formats de mobilité hybride en Fédération Wallonie-Bruxelles. Dans ce cadre, il s'agit :

- d'une part, de procéder à la collecte des connaissances et des pratiques existantes ;
- d'autre part, de capitaliser sur les expériences pour en retirer des bonnes pratiques à partager.

Via une méthodologie mixte (qualitative et quantitative) des coordinateur.trice.s, enseignant.e.s et étudiant.e.s ont été interrogés. Nous tenions à les remercier pour leur participation active qui a permis le présent état des lieux.

Ce rapport a été réalisé dans le cadre de l'action Erasmus+ des TCA – Transnational Cooperation Activities. Cette action vise à soutenir la qualité dans les projets Erasmus+. Ce rapport servira en effet de base afin de dégager des thématiques à discuter et des pratiques à partager durant un séminaire européen (TCA) consacré aux mobilités hybrides dans l'enseignement supérieur et qui aura lieu en juin 2023 à Bruxelles.

1. Dispositif méthodologique

1.1. Phase d'imprégnation et contexte

A partir de la réunion de lancement du 24 août 2022, le commanditaire et Sonecom dégagent et précisent les objectifs de l'étude ainsi que les axes principaux de la recherche.

Une revue de la littérature et des éléments du cadre administratif des mobilités hybrides est ensuite réalisée. Ont notamment été consultés :

- Le guide du programmes Erasmus+ (2022)
- Présentation « ERASMUS+ Action-clé 1 Enseignement supérieur Projets de mobilité pour les étudiants et le personnel soutenus par les fonds de politique intérieure de l'UE » (2022)
- Présentation « Action-clé 2 : Coopération entre organisations et institutions » (2022)
- FAO - Canevas pour les bonnes pratiques (2015)
- Présentation « ERASMUS+: Une introduction générale » (2022)
- [Higher Education Mobility Handbook For Higher Education Institutions \(Grant Applicants and Beneficiaries\) \(2021\)](#)
- [Blended mobility implementation guide for Erasmus+ higher education mobility KA131 \(2022\)](#)

A l'issue de cette première phase d'imprégnation, Sonecom produit un tableau détaillant les différents types de mobilité hybride :

Type de mobilité	Public	Durée	Caractéristiques	
Mobilité hybride	Des étudiants	Long terme	Minimum 2 mois sur place (à des fins d'études/stage)	
		Court terme	5 à 30 jours sur place, 3 ECTS minimum, avec une composante virtuelle obligatoire (à des fins d'études/stage)	
	Des doctorants	Long terme	Minimum 2 mois sur place	
		Court terme	5 à 30 jours sur place, 3 ECTS minimum, composante virtuelle encouragée	
	Du personnel			De 2 jours (vers pays de l'UE/pays tiers associé)/5 jours (vers pays tiers non associé au programme) consécutifs à 2 mois

		(mission d'enseignement/période de formation)
	Programmes intensifs hybrides (BIP)	5 à 30 jours, 3 ECTS minimum, composante virtuelle obligatoire centrée sur le travail collaboratif Programme entre minimum 3 établissements dans 3 pays différents (membres Erasmus+)
Mobilités hybrides dans le cadre d'un projet de partenariat en action-clé 2		
Mobilités hybrides dans le cadre des Universités européennes Erasmus+		
+ Autres types d'échanges avec composante virtuelle hors Erasmus+ (summer schools en format hybride par exemple)		

Les axes de questionnement s'établissent comme suit :

- la connaissance
- la gestion et l'aspect administratif
- les relations avec les partenaires
- les publics et les parties prenantes
- les éléments organisationnels
- les aspects pédagogiques
- l'intégration aux cursus et la reconnaissance
- la stratégie et la communication
- les attentes et souhaits

Ces axes de questionnement constituent la base de la création du questionnaire et du guide d'entretien et sont détaillés en annexe (7.1. à 7.3.).

1.2. Le volet quantitatif de l'étude

Le volet quantitatif de l'étude consiste en une enquête en ligne auprès de l'ensemble des coordinateurs Erasmus+ dans les 42¹ établissements d'enseignement supérieur impliqués dans les projets action-clé 1 et/ou action-clé 2² du programme Erasmus+.

Pour permettre de recueillir des retours sur expérience pertinents, et étant donné la relative jeunesse des projets de mobilité hybride, l'objectif de celui-ci consiste à mesurer des tendances significatives dans ce champ de pratiques spécifiques. Il aborde les différents objectifs cités ci-dessus en termes de niveau de connaissance des dispositifs, d'expériences, de pratiques, de projets envisagés, de freins et de difficultés rencontrées et de leviers à la mobilité hybride.

Les données récoltées doivent servir de matériel de base pour faire réagir les répondants lors de la phase qualitative même si le chevauchement partiel des deux volets amène une faible mobilisation des données quantitatives dans la phase de récolte qualitative.

Le questionnaire se base sur les axes de questionnements dégagés lors de la phase d'imprégnation. Après proposition de Sonecom, il est amendé et validé par le comité de pilotage.

Après la réalisation d'un prétest en situation réelle, le questionnaire est programmé et mis en ligne sur un serveur sécurisé.

La durée d'auto-passation du questionnaire est fixée à 30 minutes en moyenne. Un e-mail d'invitation contenant une clef d'identification unique a été envoyé aux coordinateurs Erasmus+, sur leur adresse administrative officielle. L'enregistrement automatique du questionnaire permet aux répondants de répondre en plusieurs fois.

Le questionnaire permet également d'identifier les personnes-ressources pour poursuivre les entretiens du volet qualitatif.

La récolte s'est déroulée du 16 novembre 2022 au 26 décembre 2022. Une première relance a eu lieu le 28 novembre.

Entre le 1er et le 8 décembre, des relances ont été effectuées directement par l'AEF afin de s'assurer que les mails envoyés par Sonecom ne disparaissaient pas dans les spams.

Enfin, des contacts téléphoniques ont été effectués auprès des non-participants durant la semaine du 19 décembre 2022.

¹ Selon la base de données fournie par l'AEF Europe. Il s'agit des 42 établissements d'enseignement supérieur disposant de la Charte Erasmus+ (ECHE) au moment de l'enquête (septembre 2022).

² Action-clé 1 : Projets de mobilité des individus à des fins d'apprentissage ; Action-clé 2 : Projets en faveur de la coopération.

1.3. Volet qualitatif

Le volet qualitatif consiste en une série d'entretiens individuels semi-directifs, auprès 1) des coordinateurs Erasmus+ ; 2) des professeurs ; 3) des étudiants ayant pris part à une mobilité hybride.

Cette phase qualitative a une portée compréhensive sur la mise en œuvre et l'expérience concrètes de la mobilité hybride, afin d'approfondir les données. Elle permet également de collecter des « bonnes pratiques » ou encore d'établir des recommandations pour la mise en œuvre éventuelle de ces différents formats de mobilité hybride.

Les entretiens impliquent une durée d'environ 30 minutes et sont enregistrés, après explication des motifs de l'étude aux participants.

Les premiers mails d'invitation à répondre à l'enquête ont été envoyés le 7 décembre 2022 ; ensuite, des mails de relance ont été effectués par Sonecom le 16 décembre 2022, les 3 et 23 janvier 2023. Des mails de relance individuels ont été envoyés par l'AEF Europe entre le 25 et le 28 janvier 2023.

La récolte a eu lieu du 20 décembre 2022 au 16 février 2023.

2. Résultats du volet quantitatif

2.1. Présentation de l'échantillon

L'échantillon de la partie quantitative ne concerne que les coordinateurs institutionnels Erasmus+, soit 42 répondants potentiels, comme indiqué plus haut. Après « nettoyage » des données, c'est-à-dire la vérification de la cohérence et l'orthographe des réponses, la taille de l'échantillon observé s'élève à 28 individus.

Localisation géographique	N ³	n	Type d'établissement	N	n
Région Bruxelles-Capitale	18	10	Université	6	5
Province de Liège	8	8	Haute école	19	15
Province de Hainaut	8	4	Ecole supérieure des arts	13	7
Province de Namur	6	4	Institut de promotion sociale	4	1
Province de Brabant Wallon	1	1			
Province de Luxembourg	1	1			
Total	42	28	Total	42	28

Précautions de lecture :

L'échantillon peut varier d'une question à l'autre : soit parce que certaines sous-questions sont uniquement posées à certains répondants, soit en tenant compte des non-réponses de la part de certains répondants.

Les questions ayant trait aux doctorants ne sont posées qu'au sein des universités.

L'état des lieux étant réalisé par auto-administration, il n'est pas possible de contrôler la compréhension des questions par les répondants. L'interprétation se base sur les résultats observés mais déclaratifs.

³ N représente la population totale alors que n représente l'échantillon.

L'échantillon étant restreint, il faut être très prudent dans l'interprétation des résultats (qui ne peuvent être inféré à la population globale).

2.2. Présentation des résultats

2.2.1. Connaissances

2.2.1.1. Clarté de la définition

Le programme Erasmus+ définit la mobilité hybride comme « *une mobilité physique combinée à une composante virtuelle facilitant l'apprentissage collaboratif en ligne fondé sur l'échange et le travail en équipe* ».

À propos de la définition des mobilités hybrides, 12 des coordinateurs interrogés considèrent que la définition est claire alors que 10 répondants estiment qu'elle reste trop abstraite et n'explicite pas suffisamment la forme du dispositif ni la part que doit prendre la dimension virtuelle.

La question étant ouverte, d'autres commentaires sont à noter :

- le fait que cette définition large permet l'expérimentation de différents modèles de mobilités hybrides ;
- l'absence des notions de « cours », de « stage » et « d'unité d'enseignement » ce qui rend malaisée la reconnaissance académique.

2.2.1.2. Connaissances des conditions des types de mobilité hybride

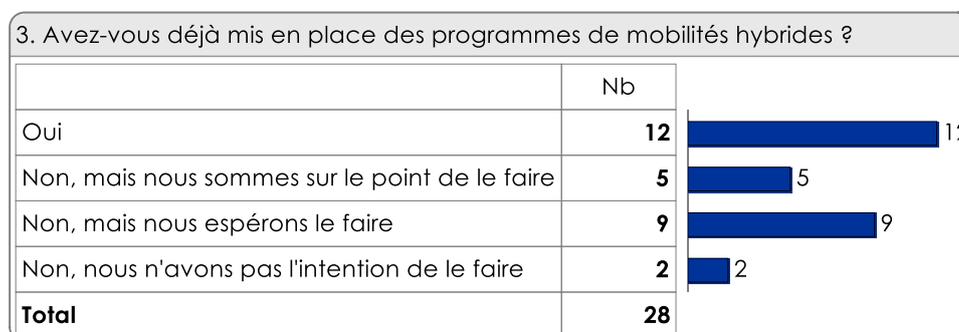
On constate une bonne connaissance des conditions requises pour mettre en œuvre les mobilités hybrides de courte durée ainsi que des programmes intensifs hybrides (BIP). Cela s'explique, comme nous le verrons par la suite, par le fait que ces deux types de mobilités sont les principales mises en œuvre par les établissements. A contrario, les mobilités hybrides dans le cadre des universités européennes Erasmus+ ou dans le cadre d'un projet de partenariat en action-clé 2 sont les moins connues des répondants.

2. Connaissez-vous les conditions requises pour la mise en œuvre de chacun des types suivants de " mobilité hybride " ?					
<i>Les items c. et d. n'étaient adressés qu'aux universités</i>					
	Oui, j'en suis sûr.e	Oui, j'en ai une vague idée	Non, je ne connais pas les conditions requises	Non, j'ignorais l'existence de ce type d'échange	Total
a. Mobilité hybride des étudiant.e.s à court terme	19	6	3	0	28
b. Mobilité hybride des étudiant.e.s à long terme	10	11	7	0	28
c. Mobilité hybride des doctorant.e.s à court terme	2	1	1	0	4
d. Mobilité hybride des doctorant.e.s à long terme	2	1	1	0	4
e. Programmes intensifs hybrides (BIP)	17	7	4	0	28
f. Mobilités hybrides dans le cadre d'un projet de partenariat en action-clé 2	1	3	17	7	28
g. Mobilités hybrides dans le cadre des universités européennes Erasmus+	3	3	13	9	28

Relevons également qu'au niveau de la mobilité des doctorants, de courte ou longue durée, les conditions requises sont très bien connues par la moitié des universités, les seules concernées par ce type de mobilité.

2.2.1.3. Mise en place des mobilités hybrides

Globalement, les mobilités hybrides intéressent les établissements d'enseignement supérieur : près des deux tiers d'entre eux (17 réponses) ont mis ou sont sur le point de mettre en place un ou plusieurs types de mobilités alors qu'un tiers (9 réponses) souhaite le faire dans l'avenir.



2.2.1.4. Formats de mobilité hybride envisagés

Les réponses ci-dessous concerne le sous-échantillon des établissements sur le point de mettre en place la mobilité hybride (n = 5).

Comme évoqué plus haut, les mobilités hybrides de courte durée et les BIP sont les plus communément mis en œuvre par les établissements. Nous en étudierons les raisons dans la suite du rapport.

4. Quel(s) format(s) de mobilité hybride comptez-vous mettre en place dans les prochains mois ?

La question s'adressait uniquement aux 5 établissements ayant déclaré être sur le point de mettre en place une mobilité hybride. Chacun d'entre eux pouvait sélectionner plusieurs formats de mobilité hybride.

	Nb	
Mobilité hybride des étudiant.e.s de courte durée	3	
Programme intensif hybride (BIP)	4	
Total	5	

2.2.1.5. Rôle des établissements dans les mobilités hybrides mises en place

Les réponses ci-dessous concerne le sous-échantillon des établissements ayant déjà mis en place la mobilité hybride (n = 12).

La majorité de la participation aux mobilités hybrides de courte durée se réalise en tant qu'organisme d'envoi. Cela peut s'expliquer par le caractère nouveau des mobilités hybrides. Dans le cadre des BIP, on observe une plus grande diversité dans les rôles joués par les établissements. Comme nous le verrons, la proportion importante d'établissements coordinateurs s'explique par la transformation de *Summer Schools* en BIP.

a. Dans le cadre des programmes de mobilité hybride pour les étudiant.e.s, **de courte durée**, vous participez ou avez participé... *La question s'adressait uniquement aux 12 établissements ayant déjà mis en place au moins un programme de mobilité hybride. Chacun d'entre eux pouvait sélectionner plusieurs rôles pour chaque format de mobilité hybride.*

	Nb	
En tant que coordinateur	2	
En tant qu'organisme d'envoi	11	
En tant qu'organisme d'accueil	1	
En tant qu'organisme 'co-hôte'	0	0
Non applicable	1	
Total	12	

e. Dans le cadre des **programmes intensifs hybrides (BIP)**, vous participez ou avez participé...
La question s'adressait uniquement aux 12 établissements ayant déjà mis en place au moins un programme de mobilité hybride. Chacun d'entre eux pouvait sélectionner plusieurs rôles pour chaque format de mobilité hybride.

	Nb	
En tant que coordinateur	6	6
En tant qu'organisme d'envoi	6	6
En tant qu'organisme d'accueil	3	3
En tant qu'organisme 'co-hôte'	1	1
Non applicable	2	2
Total	12	

Les rôles assumés par les établissements dans le cadre des autres formats de mobilité hybride restent anecdotiques car ces derniers sont peu mis en place à l'heure actuelle.

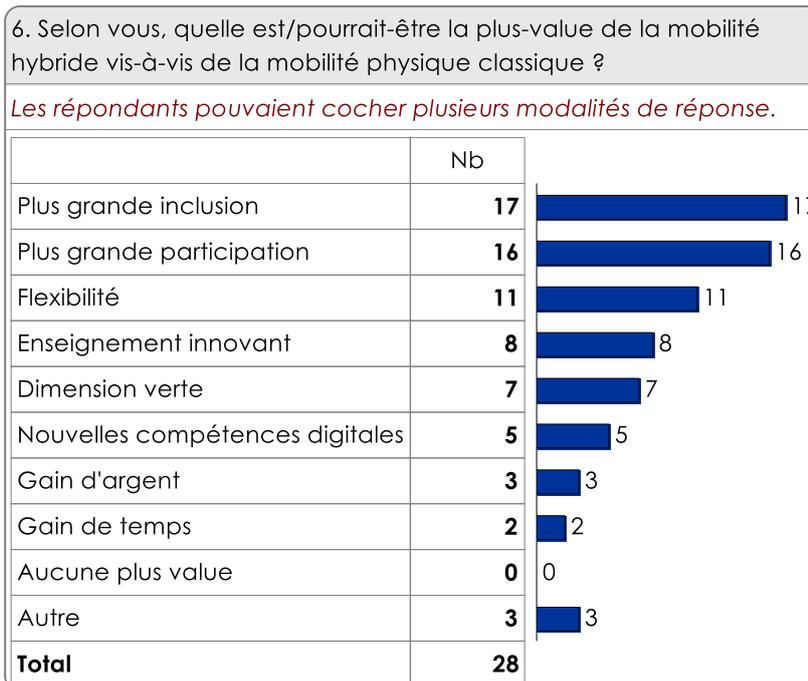
2.2.1.6. Plus-value des mobilités hybrides par rapport aux mobilités classiques

Les répondants pouvaient cocher plusieurs réponses.

Les principales valeurs ajoutées de la mobilité hybride pointées par les coordinateurs sont l'inclusion (17 réponses) et la participation accrue (16 réponses).

La flexibilité des mobilités hybrides (11 réponses), le caractère innovant de l'enseignement dispensé (8 réponses) et une meilleure prise en compte de la dimension écologique (7 réponses) sont également mis en avant. Le développement des compétences digitales (5 réponses), le gain d'argent (3 réponses) et celui de temps (2 réponses) sont par contre moins sollicités.

Il est intéressant de noter que tous les répondants considèrent que la mobilité hybride apporte une plus-value par rapport à la mobilité physique classique.



2.2.1.7. Freins et difficultés liés à la mobilité hybride

Les répondants pouvaient cocher plusieurs réponses.

La principale difficulté soulevée par les répondants (17 réponses) est celle de la lourdeur administrative. Cette dimension sera de nouveau soulevée lors des entretiens du volet qualitatif.

Le manque de matériel informatique et l'incompatibilité (complexité) de la dimension virtuelle sont également mis en cause (9 réponses).

Un manque de valeur ajoutée pédagogique inquiète les coordinateurs (7 réponses).

Les répondants relèvent aussi un manque d'implication, que ce soit en interne (7 réponses) ou de la part des partenaires extérieurs (5 réponses).

Le manque de communication et de financement se font également ressentir pour 4 des répondants.

Enfin, quelques répondants pointent un manque d'intérêt de la part des participants au dispositif (2 réponses).

Dans la rubrique « Autres », divers problèmes sont rapportés :

- une incompatibilité avec le Décret Paysage (4 réponses)
- le caractère de nouveauté, expliquant que le programme n'a pas encore trouvé sa place (3 réponses)
- une immersion moindre dans la culture d'échange (2 réponses)

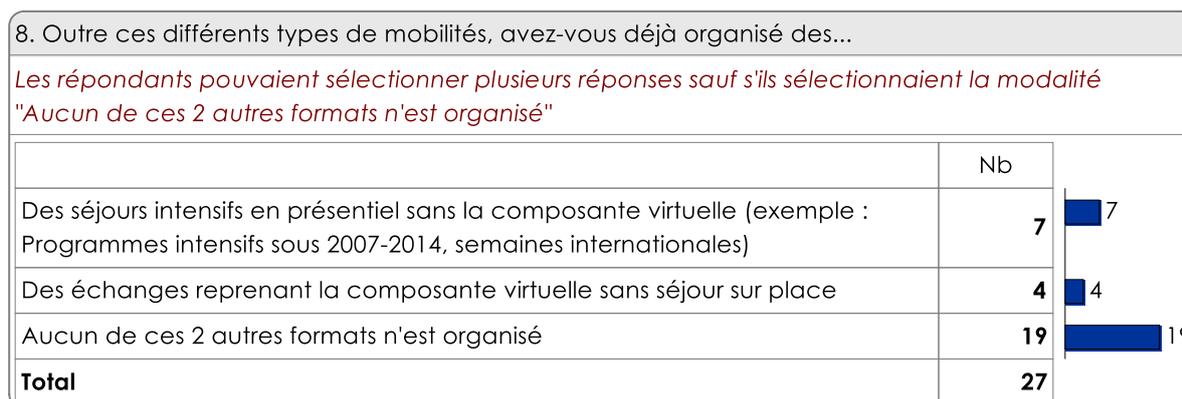
- un manque de valorisation du travail des organisateurs (1 réponse).



2.2.1.8. Autres formats de mobilité mis en place

7 établissements répondants ont déjà organisé des séjours intensifs sans composante virtuelle et 4 ont organisé des échanges uniquement virtuels. Selon les entretiens de la phase qualitative, ces derniers ont eu lieu durant la pandémie Covid, afin de permettre aux étudiants de suivre leurs cours dans l'établissement où ils devaient initialement se rendre en Erasmus.

La plupart des répondants n'ont organisé aucun de ces deux formats.



2.2.2. Pratiques

2.2.2.1. Domaines d'étude concernés par la mobilité hybride

Les réponses ci-dessous concerne le sous-échantillon des établissements ayant déjà mis en place la mobilité hybride (n = 12).

Le domaine d'étude le plus cité est celui des sciences médicales (cité 4 fois).

Les domaines suivants ont été cités 3 fois :

- les arts du spectacle et technique de diffusion et communication
- les sciences psychologiques et de l'éducation
- les sciences politiques et sociales
- les sciences de la santé publique
- les arts plastiques, visuels et de l'espace
- le théâtre et arts de la parole.

Les domaines suivants ont été cités 2 fois :

- le transversal, pour le personnel administratif
- la musique
- les sciences économiques et de gestion
- les sciences dentaires
- les sciences de la motricité
- les sciences de l'ingénieur et de la technologie
- l'art de bâtir et l'urbanisme
- l'information et la communication.

Les domaines suivants ont été cités 1 fois :

- la criminologie
- les langues, lettres et traduction
- les sciences
- les sciences agronomiques et l'ingénierie biologique
- les sciences vétérinaires
- la théologie
- l'art et les sciences de l'art
- les sciences biomédicales et pharmaceutiques
- l'histoire, l'histoire de l'art et l'archéologie
- la philosophie
- les sciences juridiques
- la danse.

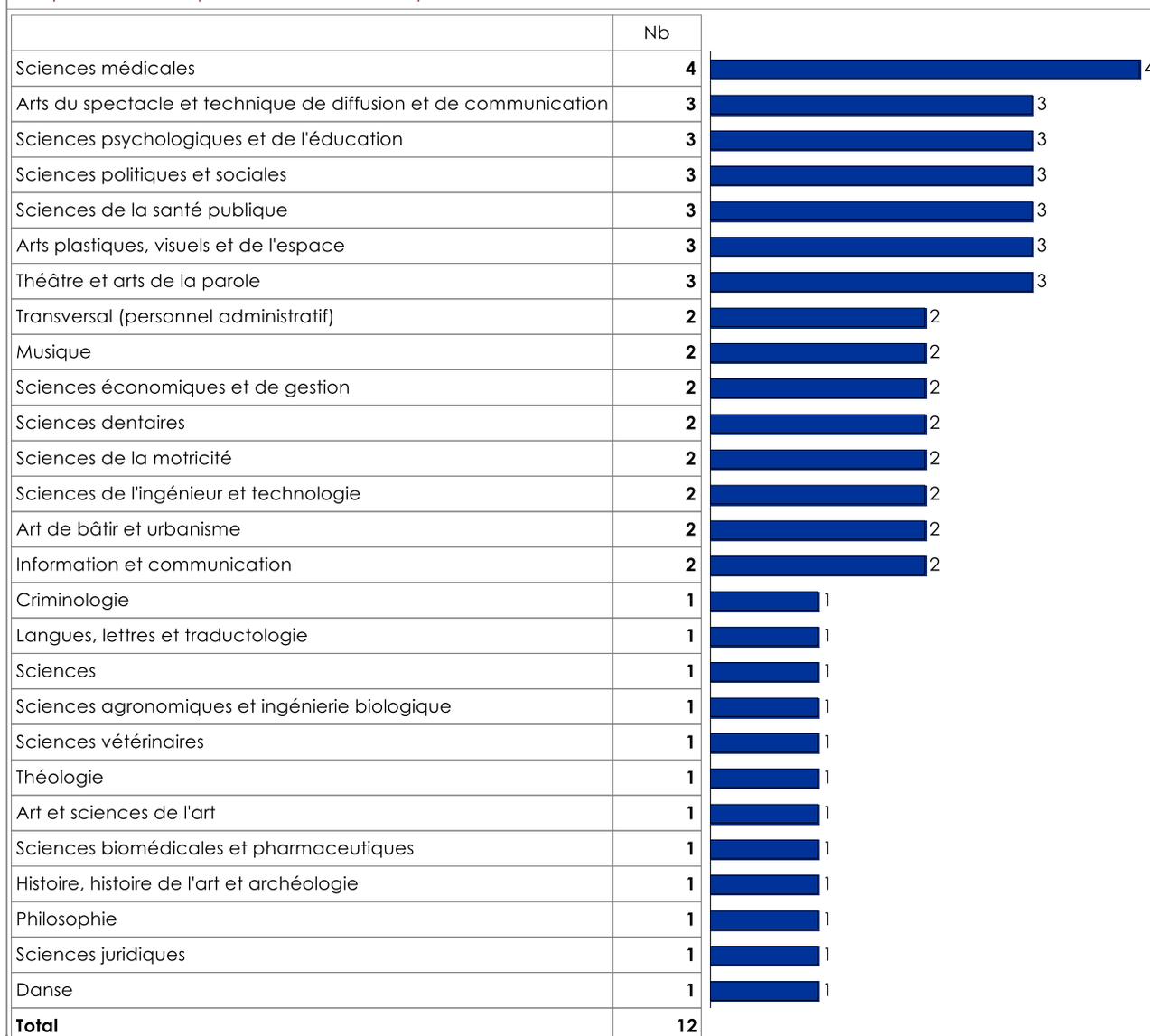
Bien qu'il soit difficile de tirer des conclusions sur base de ces résultats, nous émettons l'hypothèse que la pratique de mobilité concerne davantage un souhait de professionnalisation et la présence de stages au sein des domaines d'étude.

En effet, comme nous le verrons dans le volet qualitatif, la mobilité hybride permet d'intégrer certains stages à l'étranger, à la base non-financés dans le cadre d'une mobilité hybride de courte durée. La dimension virtuelle peut ainsi prendre la forme d'une préparation de stage en amont.

Cependant, il convient de ne pas prendre cette logique pour argent comptant car les raisons de cette répartition des mobilités hybrides au travers des domaines d'étude dépendent d'autres facteurs, comme la volonté et la disponibilité des enseignants pour mettre en place ces mobilités. De même que la variété des domaines dépend très fortement des types d'établissements qui mettent en place ou non des mobilités hybrides.

9. A quel(s) domaines d'études s'adressent les programmes de mobilité hybride organisés au sein de votre établissement ?

La question s'adressait uniquement aux 12 établissements ayant déjà mis en place au moins un programme de mobilité hybride. Chaque établissement pouvait sélectionner un ou plusieurs domaines d'études.



2.2.2.2. Cycles d'études concernés par la mobilité hybride

Les réponses ci-dessous concernent le sous-échantillon des établissements ayant déjà mis en place la mobilité hybride. Le taux de réponse varie d'une modalité à l'autre, selon les types de mobilités hybrides mis en place. Pour chacun de ces types de mobilité, les répondants pouvaient sélectionner un ou plusieurs cycles d'étude (n = 12).

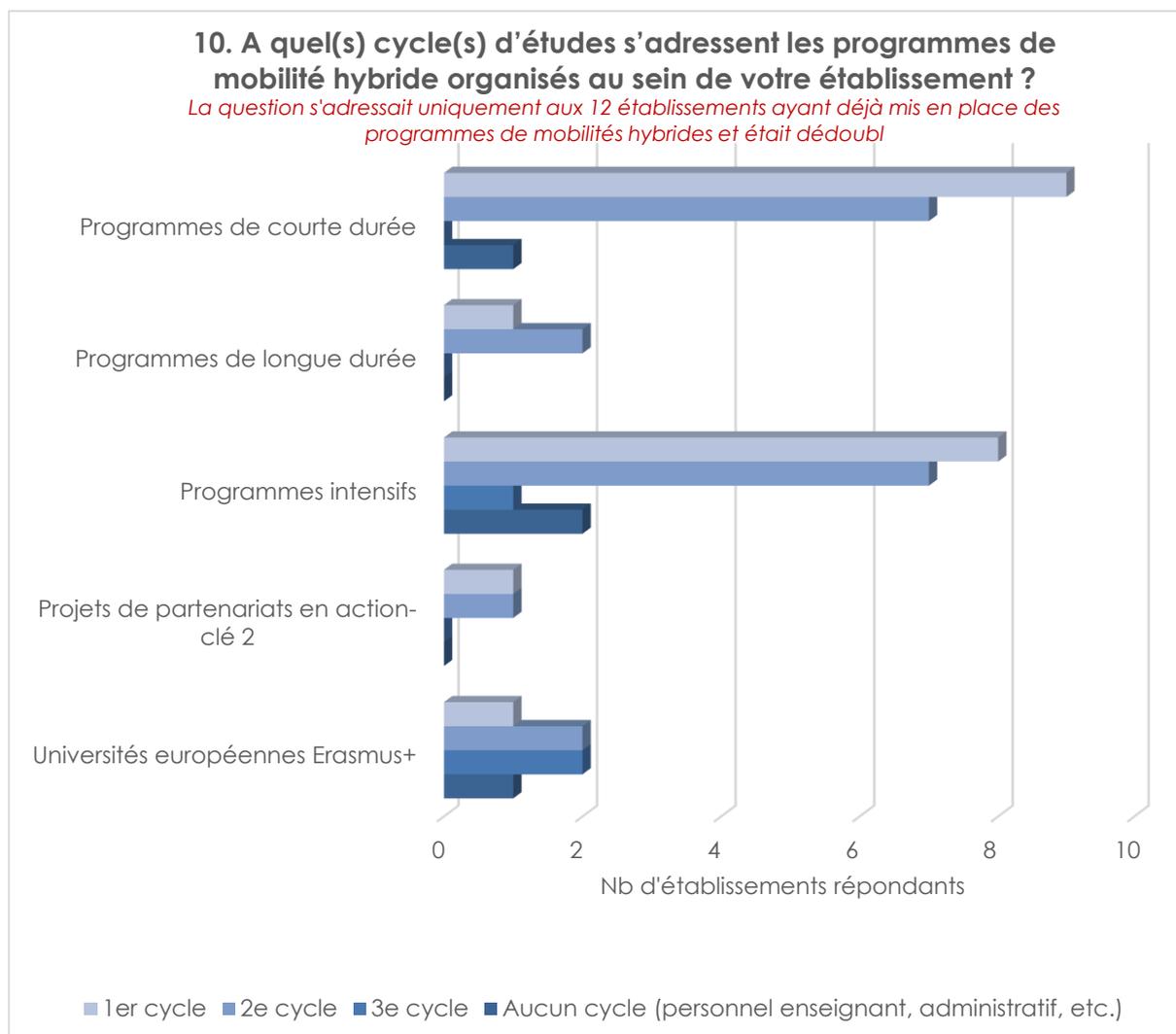
Dans le cadre des mobilités hybrides de courte durée, les mobilités hybrides s'adressent dans l'ordre : au premier cycle (9/10), au second cycle (7/10) et en minorité au personnel de l'établissement (1/10).

Les mobilités hybrides de longue durée s'adressent en priorité aux étudiants de second cycle (2/2) et dans un deuxième temps, à ceux du premier cycle (1/2).

Les programmes intensifs s'adressent au premier cycle (8/10) et au deuxième cycle (7/10). Dans une moindre mesure, ils concernent des étudiants de troisième cycle (1/10) et le personnel de l'établissement (2/10).

Les universités européennes Erasmus+ concernent en priorité des étudiants de deuxième et troisième cycles (2/2 chacun) mais on y trouve également les étudiants de premier cycle et le personnel de l'établissement (1/2 chacun).

Seul un partenariat en action-clé 2 propose une mobilité hybride et celui-ci concerne les étudiants des premier et deuxième cycles.



2.2.2.3. Types de personnel concernés par la mobilité hybride

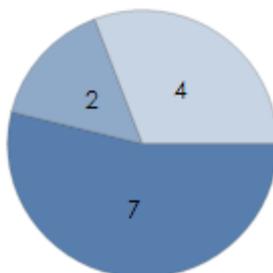
Les réponses ci-dessous concernent le sous-échantillon des établissements ayant déjà mis en place la mobilité hybride (n = 12).

Les mobilités hybrides s'adressent en priorité au personnel enseignant (7/12). Une faible proportion concerne le personnel administratif (2/12). Parmi ceux qui proposent des mobilités hybrides, 1 tiers (4/12) n'en propose pas à son personnel.

11. A quel type de personnel s'adressent les programmes de mobilité hybride organisés au sein de votre établissement ?

La question s'adressait uniquement aux 12 établissements ayant déjà mis en place au moins un programme de mobilité hybride. Chaque établissement pouvait sélectionner plusieurs réponses.

	Nb
Enseignant	7
Administratif	2
Aucun personnel	4
Total	12



2.2.2.4. Public touché par la mobilité hybride

Les réponses ci-dessous concerne le sous-échantillon des établissements ayant déjà mis en place la mobilité hybride. Le taux de réponse varie d'une modalité à l'autre, selon les types de mobilités hybrides mis en place (n = 12).

La mobilité hybride, au vu des réponses récoltées, et dans les limites du petit nombre de sujets interrogés, permet de toucher un plus grand nombre d'étudiants que la mobilité classique (10 réponses). Cela ne semble toutefois pas s'appliquer aux doctorants (1 établissement sur 12).

Les répondants sont légèrement plus nombreux à considérer que la mobilité hybride ne permet pas d'intéresser un plus grand nombre de membres du personnel enseignant (7 réponses) alors que la quasi-totalité affirme qu'elle ne permet pas de toucher un plus grand nombre de membres du personnel administratif (9 réponses).

De manière plus contrastée, 6 établissements répondants considèrent que la mobilité hybride ne permet pas de toucher des domaines d'étude différents de ceux de la mobilité classique.

12. Est-ce que dans votre établissement, les programmes de mobilité hybride permettent de toucher :

La question s'adressait uniquement aux 12 établissements ayant déjà mis en place au moins un programme de mobilité hybride.

L'item b. n'était adressé qu'aux universités.

	Plutôt non	Plutôt oui	Total
a. Un plus grand nombre d'étudiant.e.s que la mobilité physique classique	2	10	12
b. Un plus grand nombre de doctorant.e.s que la mobilité physique classique	7	1	8
c. Un plus grand nombre de membres du personnel enseignant que la mobilité physique classique	7	4	11
d. Un plus grand nombre de membres du personnel administratif que la mobilité physique classique	9	1	10
e. Des programmes d'étude différents que la mobilité internationale classique que la mobilité physique classique	4	6	10

La rubrique « Autres », nous livre des exemples précis concernant l'inclusion des étudiants dans le cadre des formats courts et des BIP. Il y est évoqué que les mobilités hybrides permettent ainsi l'accès à la mobilité pour :

- les étudiants dont le cursus ne permet pas une mobilité longue ;
- les étudiants jobiste ou ayant déjà une carrière (dans l'art par exemple) et qui ne peuvent pas partir pour une mobilité longue ;
- les étudiants curieux de la mobilité mais frileux à l'idée de partir une longue période ;
- les étudiants ne pouvant pas financièrement se permettre une mobilité longue.

On commence à entrevoir ici l'explication de la popularité des formats courts et des BIP.

2.2.3. Éléments organisationnels, gestion, administratif et reconnaissance académique

2.2.3.1. Évaluation de la cohérence et de l'adéquation entre la composante physique et la composante virtuelle

Les réponses ci-dessous concerne le sous-échantillon des établissements ayant déjà mis en place la mobilité hybride. Le taux de réponse varie d'une modalité à l'autre, selon les types de mobilités hybrides mis en place (n = 12).

Tout d'abord, pointons comme limite interprétative que, comme précisé dans le tableau ci-dessous, les réponses pour certains types de mobilités hybrides

affichent des effectifs extrêmement limités, ce qui pose dès lors la question de la pertinence des moyennes affichées.

On observe toutefois que les mobilités hybrides de courte durée affichent généralement une moindre cohérence entre les composantes virtuelle et physique (6,18/10) que les programmes BIP (7,2/10).

La question s'adressait uniquement aux 12 établissements ayant déjà mis en place des programmes de mobilités hybrides et était dédoublée pour chacun des formats mis en œuvre, sans distinction toutefois entre les publics visés.

Sur une échelle de 1 (pas du tout cohérent) à 10 (tout à fait cohérent)		
Programmes	Moyenne	Effectif total
a. Mobilités hybrides de courte durée	6,18	11
b. Mobilités hybrides de longue durée	4,5	2
c. Programmes intensifs	7,2	10
f. Projet de partenariat en action-clé 2	7	1
g. Universités européennes Erasmus+	9,5	2

2.2.3.2. Évaluation de la charge administrative des mobilité hybride

Les réponses ci-dessous concerne le sous-échantillon des établissements ayant déjà mis en place la mobilité hybride. Le taux de réponse varie d'une modalité à l'autre, selon les types de mobilités hybrides mis en place (n = 12).

À nouveau, comme précisé dans le tableau ci-dessous, les réponses pour certains types de programmes affichent des effectifs limités, ce qui pose dès lors la question de la pertinence des valeurs numériques.

On remarque cependant une lourdeur administrative importante dans l'ensemble des cas.

La question s'adressait uniquement aux 12 établissements ayant déjà mis en place des programmes de mobilités hybrides et était dédoublée pour chacun des formats mis en œuvre, sans distinction toutefois entre les publics visés.

Sur une échelle allant de 1 (très fastidieux) à 10 (très simple)		
Programmes	Moyenne	Effectif total
a. Mobilités hybrides de courte durée	3,27	11
b. Mobilités hybrides de longue durée	3,5	2
c. Programmes intensifs	3,4	10
f. Projet de partenariat en action-clé 2	5	1
g. Universités européennes Erasmus+	6	2

2.2.3.3. Évaluation de l'implication des parties prenantes

Les réponses ci-dessous concerne le sous-échantillon des établissements ayant déjà mis en place la mobilité hybride de courte durée (n = 11)

Au niveau des mobilités hybrides de courte durée, les coordinateurs Erasmus+ d'une part et les étudiants d'autre part sont ceux qui sont présentés comme ayant la plus forte implication.

Le personnel enseignant, la direction, le personnel administratif, les partenaires de l'enseignement supérieur et les partenaires extérieurs à l'enseignement (3/11) ont quant à eux une implication ponctuelle.

Enfin, le service de communication oscille entre une absence d'implication et une implication ponctuelle.

16a. Globalement, comment évalueriez-vous l'implication de chacun dans ce type de programme de mobilité hybride développé au sein de votre établissement ?

*La question s'adressait uniquement aux 11 établissements ayant déjà mis en place au moins un programme de mobilité hybride de **courte durée***
L'item c. s'adressait uniquement aux universités.

	Pas du tout d'implication	Implication ponctuelle	Implication importante	NC	Total
a. Les étudiant.e.s	1	2	7	1	11
b. Les enseignant.e.s	0	6	3	2	11
c. Les doctorant.e.s	0	0	0	1	1
d. La direction	0	6	1	4	11
e. Vous-même (les coordinateur.trice.s Erasmus)	0	3	7	1	11
f. Le personnel administratif (comptabilité, ...)	2	5	1	3	11
g. Vos partenaires (autres établissements du supérieur)	0	6	3	2	11
h. Des partenaires extérieurs (non établissements scolaires)	2	3	0	6	11
i. Les enseignant.e.s invité.e.s via les bourses STA	4	3	0	4	11
j. Service de communication	4	3	0	4	11

L'implication au niveau des BIP diffère légèrement puisque les étudiants, le personnel enseignant et les coordinateurs Erasmus+ sont fortement impliqués.

La direction, le personnel administratif et les partenaires extérieurs à l'enseignement restent quant à eux impliqués de manière ponctuelle.

Enfin, les partenaires de l'enseignement supérieur oscillent entre une implication importante et ponctuelle alors que l'implication du service de communication varie entre un apport ponctuel ou une absence.

Les réponses ci-dessous concerne le sous-échantillon des établissements ayant déjà mis en place la mobilité hybride de courte durée (n = 10)

16c. Globalement, comment évalueriez-vous l'implication de chacun dans ce type de programme de mobilité hybride développé au sein de votre établissement ?

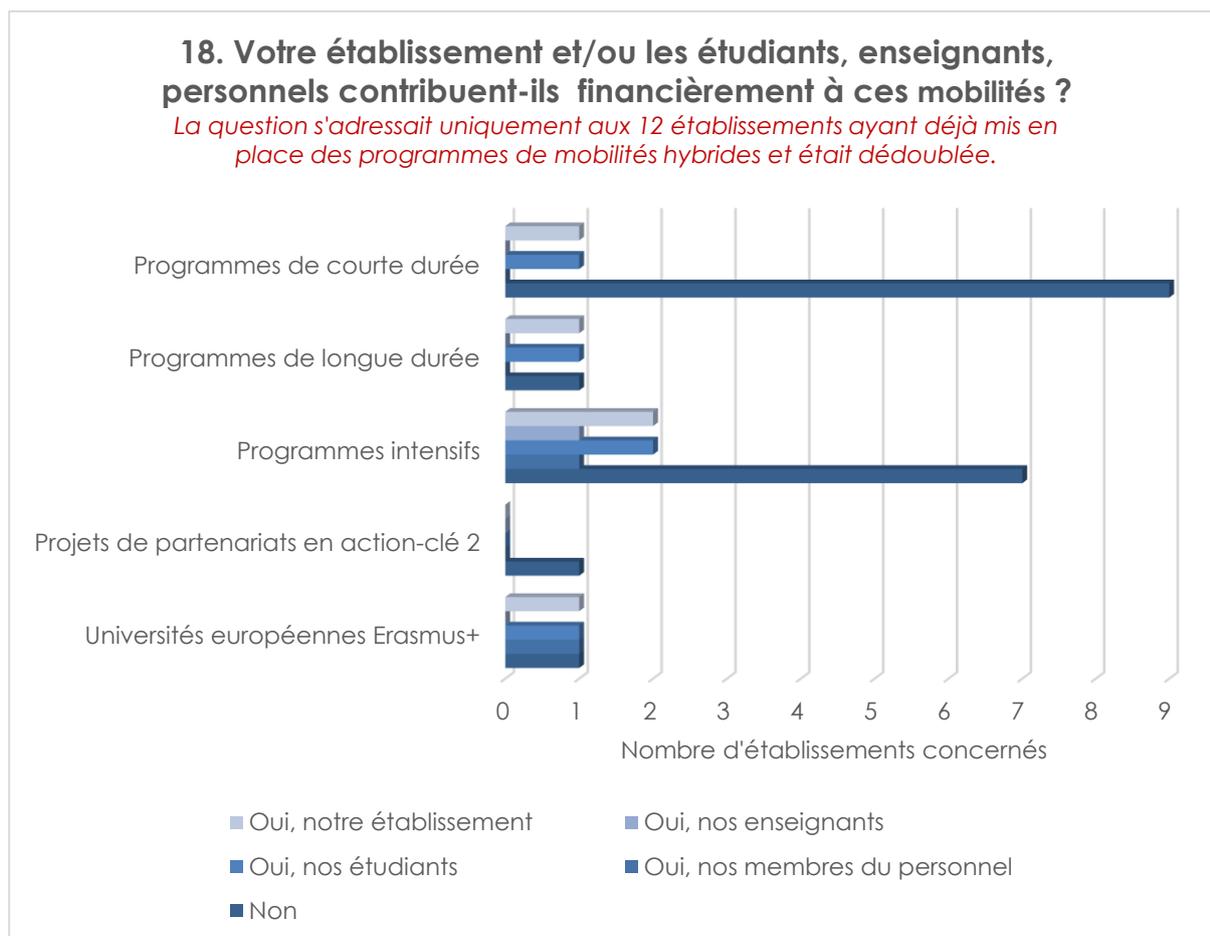
La question s'adressait uniquement aux 10 établissements ayant déjà mis en place au moins un **programme intensif hybride (BIP)**

L'item c. s'adressait uniquement aux universités.

	Pas du tout d'implication	Implication ponctuelle	Implication importante	NC	Total
a. Les étudiant.e.s	1	2	6	1	10
b. Les enseignant.e.s	0	4	5	1	10
c. Les doctorant.e.s	0	1	0	0	1
d. La direction	0	7	0	3	10
e. Vous-même (les coordinateur.trice.s Erasmus)	0	1	8	1	10
f. Le personnel administratif (comptabilité, ...)	1	7	1	1	10
g. Vos partenaires (autres établissements du supérieur)	0	4	4	2	10
h. Des partenaires extérieurs (non établissements scolaires)	1	4	0	5	10
i. Les enseignant.e.s invité.e.s via les bourses STA	2	7	0	1	10
j. Service de communication	3	3	1	3	10

2.2.3.4. Utilisation de fonds propres

Les réponses ci-dessous concerne le sous-échantillon des établissements ayant déjà mis en place la mobilité hybride. Le taux de réponse varie d'une modalité à l'autre, selon les types de mobilités hybrides mis en place (n=11).



Dans la grande majorité des cas (9/11), il n'y a pas d'utilisation de fonds propres pour financer les mobilités hybrides de courte durée.

Dans le cadre des BIP également, la majorité (7/10) des réponses indique une absence de recours aux fonds propres. On notera tout de même que dans un cas sur cinq l'établissement et les étudiants mettent « la main à la poche ».

2.2.3.5. Évaluation de la collaboration avec les partenaires

Les réponses ci-dessous concerne le sous-échantillon des établissements ayant déjà mis en place la mobilité hybride. Le taux de réponse varie d'une modalité à l'autre, selon les types de mobilités hybrides mis en place (n = 11).

Comme pour les moyennes précédentes, les effectifs limités pour certaines modalités posent la question de la pertinence de la moyenne affichée.

On remarque toutefois une collaboration légèrement moins appréciée dans le cadre des mobilités hybrides de courte durée (6,36/10) par rapport aux programmes BIP (7,6/10).

La question s'adressait uniquement aux 12 établissements ayant déjà mis en place des programmes de mobilités hybrides et était dédoublée pour chacun des formats mis en œuvre, sans distinction toutefois entre les publics visés.

Sur une échelle de 1 (inexistante) à 10 (excellente)		
Programmes	Moyenne	Effectif total
a. mobilités hybrides de courte durée	6,36	11
b. mobilités hybrides de longue durée	8	2
c. Programmes intensifs	7,6	10
f. Projet de partenariat en action-clé 2	8	1
g. Universités européennes Erasmus+	8	2

2.2.4. Résultats, stratégie d'internationalisation et retours

2.2.4.1. Apports et caractéristiques de la mobilité hybride

Les réponses ci-dessous concerne le sous-échantillon des établissements ayant déjà mis en place la mobilité hybride (n = 12).

Tous les enquêtés considèrent que la mobilité hybride renforce l'inclusion de tous et permet l'accès à la mobilité aux publics ayant moins d'opportunités (AMO).

11 des participants déclarent que la mobilité hybride permet de faire vivre une expérience internationale à un plus grand nombre d'étudiants.

Tous les répondants sauf un (soit 11 réponses) affirment que la mobilité hybride permet de renforcer les liens entre les établissements du supérieur d'un même type (université, Haute École, ESA (École Supérieure des Arts)) en Europe et dans le monde.

En revanche, seule la moitié des coordinateurs (6 réponses) indiquent qu'elle permet de jeter des ponts entre les établissements de types différents.

A une exception, les interrogés pensent que ce nouveau type de mobilité favorise également l'interdisciplinarité (11 réponses).

Les répondants affirment que la mobilité hybride permet de répondre à des enjeux organisationnels au sein de certaines filières (11 réponses) et de développer des méthodes et contenus innovants (9 réponses).

Ce dispositif permet pour 2 établissements répondants sur 3 (8 réponses) de développer et de pérenniser un réseau de partenaires européens et internationaux.

Enfin, deux-tiers des participants à l'enquête (8 réponses) pensent que la mobilité hybride ne permet pas de répondre aux enjeux du développement durable, alors que plus de la moitié (7 réponses) n'estiment pas qu'elle puisse permettre de réduire l'empreinte carbone des établissements.

20. Selon-vous, est-ce que la mobilité hybride....						
<i>La question s'adressait uniquement aux 12 établissements ayant déjà mis en place au moins un programme de mobilité hybride.</i>						
	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans opinion	Total
a. Renforce les liens entre les établissements du supérieur d'un même type (universités, HE, ESA) en Europe et dans le monde	4	7	0	0	1	12
b. Jette des ponts entre établissements du supérieur de types différents en Europe et dans le monde	1	5	4	0	2	12
c. Renforce l'inclusion de tous	5	7	0	0	0	12
d. Permet l'accès à la mobilité aux participants avec moins d'opportunités (AMO)	5	7	0	0	0	12
e. Favorise l'interdisciplinarité	5	6	0	0	1	12
f. Permet de faire vivre une expérience internationale à un plus grand nombre	7	4	1	0	0	12
g. Répond à des enjeux organisationnels au sein de certaines filières	6	5	1	0	0	12
h. Permet de développer et pérenniser un réseau de partenaires européens et internationaux	3	5	2	0	2	12
i. Répond aux enjeux du développement durable	1	3	6	2	0	12
j. Permet de réduire l'empreinte carbone des établissements	1	3	5	2	1	12
k. Permet de développer des méthodes et contenus innovants	2	7	2	0	1	12

2.2.4.2. Insertion de la mobilité hybride dans la stratégie d'internationalisation

Les réponses ci-dessous concerne le sous-échantillon des établissements ayant déjà mis en place la mobilité hybride (n = 11).

Le recours à plus de mobilité hybride permet de répondre à plusieurs enjeux dans le cadre des relations internationales.

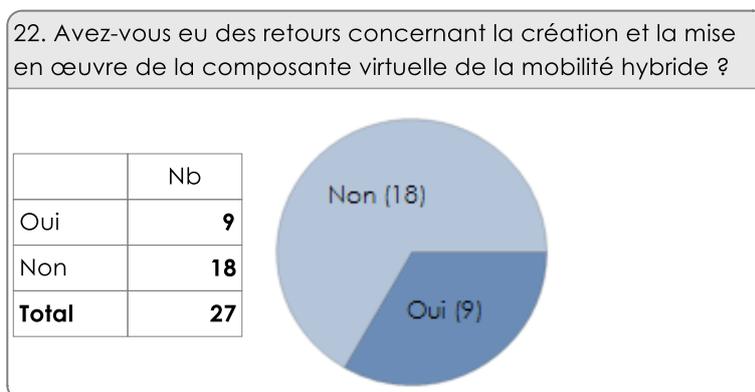
D'abord, elle aide pour 10 des 11 répondants à faciliter et démocratiser l'expérience internationale au niveau des étudiants.

Ensuite, elle permet pour 3 des interrogés de développer des réseaux de partenaires et de renforcer les liens déjà existants.

Enfin, pour 3 enquêtés, les BIP encouragent le travail collaboratif et les liens entre les enseignants et les étudiants, conférant aux échanges un caractère plus intéressant du point de vue pédagogique que les mobilités individuelles.

Cependant, la mobilité hybride amène des contraintes spécifiques, comme les conflits avec les programmes annuels des étudiants (2 réponses) et souffre du manque de budget et de temps disponibles pour sa gestion (1 réponse).

2.2.4.3. Retours sur la mise en place de la composante virtuelle



Les réponses ci-dessous concerne le sous-échantillon ayant déjà eu des retours sur la mise en place de la composante virtuelle (n = 9)

Dans le cadre des retours sur la mise en place de la composante virtuelle, on remarque :

- des difficultés de communication et d'échanges à distance (3 réponses) ;
- des difficultés quant à la dimension virtuelle en elle-même (évaluation du poids, manque de dimension pédagogique) (2 réponses) ;
- un manque de lignes directrices et d'outils spécifiques (2 réponses) ;
- des difficultés au niveau du programme annuel de l'étudiant (1 réponse).

2.2.5. Stratégie de communication sur la mobilité hybride

Les réponses ci-dessous concerne le sous-échantillon des établissements ayant déjà mis en place la mobilité hybride (n = 11).

Au niveau de la stratégie de communication interne concernant les mobilités hybrides, les modalités de communication sont variées selon les établissements. Par exemple, certains établissements font le choix de produire une communication en interne, via les professeurs (3 réponses) ou via des relais de coordination internationale (1 réponse), alors que d'autres passent par l'équipe de communication de leur réseau d'alliance (2 réponses).

Une partie des répondants traite la mobilité hybride comme ils le font pour la mobilité classique (2 réponses) alors que certains mettent en avant la mobilité hybride au travers de son caractère de nouveauté (3 réponses) ou de potentiel d'hybridation de programmes déjà existants (1 réponse).

Des établissements ont fait le choix de concentrer leur communication sur les départements concernés par le besoin de mobilités courtes (1 réponse) ou auprès d'étudiants identifiés a priori (1 réponse) alors qu'un établissement n'a

pas encore mis au point de communication propre à la mobilité hybride (1 réponse).

2.2.6. Attentes et prospective

2.2.6.1. A qui doit s'adresser la mobilité hybride en priorité ?

24 personnes ont répondu à cette question.

11 répondants pensent que la mobilité hybride doit s'adresser aux personnes ne pouvant pas partir en mobilité longue pour des raisons logistiques (stage, programme annuel de l'étudiant, job, ...).

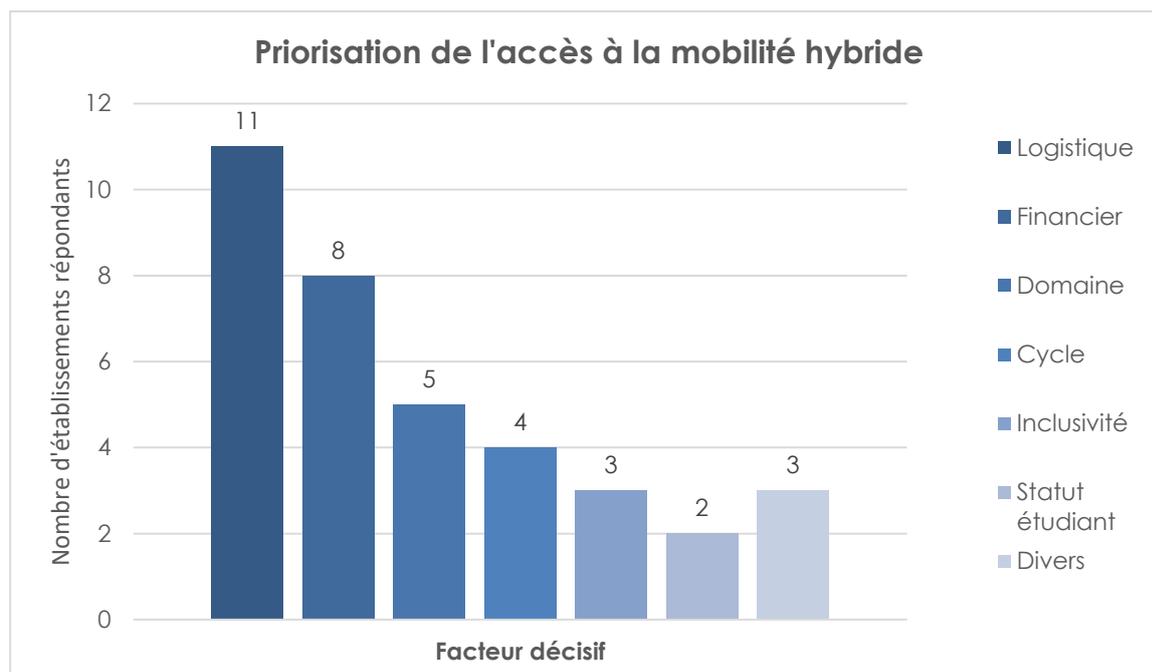
8 établissements interrogés proposent de réserver ces programmes à ceux qui ne peuvent pas assumer financièrement une mobilité longue, soit lorsqu'il s'agit d'un public précarisé, soit lorsqu'il s'agit d'un public ayant moins d'opportunités ([AMO](#)).

Pour 5 enquêtés, la mobilité hybride doit être mise en place en priorité pour des domaines spécifiques pour lesquels la composante virtuelle amène une réelle plus-value.

Certains considèrent que le niveau de cycle doit entrer en compte, priorisant les doctorants (2 réponses), les masters (1 réponse) ou les bacheliers (1 réponse). Dans le cas des bacheliers, cette mobilité hybride devrait pouvoir encourager une mobilité plus longue par la suite.

Certains encore pensent qu'il faut maximiser l'inclusion, en ouvrant les programmes à tous (3 réponses) alors que d'autres proposent plutôt de favoriser la mobilité étudiante uniquement (2 réponses).

Enfin, ils évoquent des facteurs divers comme le statut PMR (personne à mobilité réduite) (1 réponse), la sélection au cas par cas (1 réponse) ou encore le critère de motivation des participants (1 réponse).



2.2.6.2. Éléments facilitant l'organisation des mobilités hybrides

22 personnes ont répondu à cette question.

9 répondants sont d'accord pour estimer qu'il existe un manque de formation du personnel (administratif et pédagogique) sur le sujet, ainsi qu'un manque de financement pour l'organisation de la mobilité hybride (personnel dédié ou plages horaires libérées).

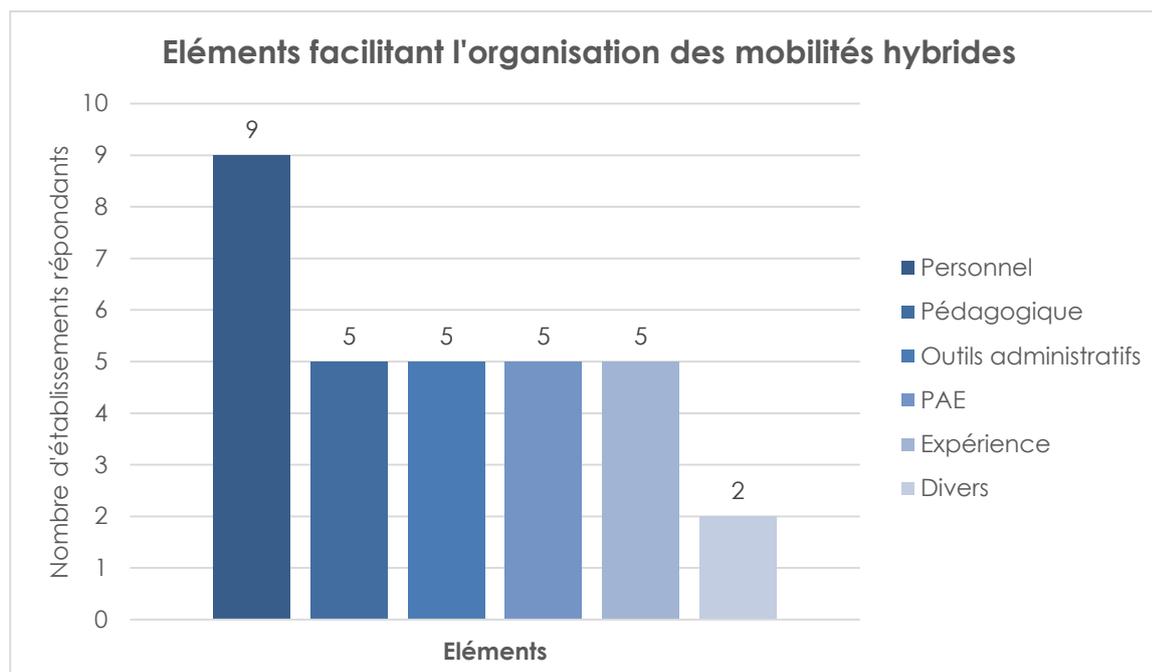
Au niveau pédagogique, il faudrait s'attacher à mieux définir la dimension virtuelle (3 réponses) qui reste floue et une implication importante des enseignants dans l'élaboration des programmes de mobilité hybride (2 réponses).

Au niveau du travail administratif, on note la demande d'une simplification administrative et un souhait d'outils plus fonctionnels (4 réponses) ainsi que de matériel informatique adapté (1 réponse).

Le programme annuel de l'étudiant pose parfois problème. Les solutions proposées vont dans le sens d'une souplesse accrue dans les programmes annuels des étudiants (3 réponses) et d'une intégration de la mobilité dans les programmes annuels des étudiants (2 réponses).

Les répondants pointent également le caractère novateur de cette mobilité, dont la mise en œuvre s'améliorera avec le temps (2 réponses) car pouvant être accélérée par le partage de bonnes pratiques (3 réponses).

Enfin, nous retrouvons des éléments divers, comme la valorisation de ce type d'échanges (via un label « digitalisation », par exemple) (1 réponse) et la mise en place d'une coordination et d'une communication commune (1 réponse).



2.2.6.3. Éléments divers partagés par les répondants

Afin de clôturer le questionnaire en ligne, les répondants étaient invités, s'ils le souhaitaient, à partager un dernier élément. Les éléments, réflexions et témoignages évoqués sont ici présentés sous la forme d'un tableau SWOT (strengths, weaknesses, opportunities and threats/ forces, faiblesses, opportunités et menaces).

Les forces et les faiblesses constituent les avantages et désavantages actuels alors que les opportunités et menaces évoquent les évolutions possibles.

Forces	Opportunités
<ul style="list-style-type: none"> - Incitation à un échange ultérieur plus long - Augmentation de la mobilité étudiante et enseignante 	<ul style="list-style-type: none"> - Perspective d'apprentissage accrue - Aides et formations pour les enseignants et le personnel administratif - Possibilité de transformer des projets existants en BIP
Faiblesses	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Charge de travail accrue pour de l'organisation - BIP difficile d'accès pour les petites institutions (réseau) 	<ul style="list-style-type: none"> - Importance de la délimitation des composantes - Demande des pratiques pédagogiques spécifiques pour le virtuel

<ul style="list-style-type: none"> - Dispositif peu adapté aux ESA - Reconnaissance académique difficile si mobilité en dehors des 60 crédits - Plateforme Erasmus without paper non fonctionnelle 	
---	--

On remarque donc que la mise en place de la mobilité hybride dans le paysage de l'enseignement supérieur offre de nombreuses opportunités. Elle répond à des enjeux d'inclusion et de développement international des établissements.

Cependant, beaucoup reste encore à faire que cela soit au niveau organisationnel, pédagogique ou administratif. Ce type de mobilité n'a pas encore trouvé sa place dans tous les domaines et tous les types d'établissements. La charge de travail, des outils jugés non fonctionnels et les problèmes de reconnaissance académique restent autant de défis auxquels il convient de faire face.

De plus, la maîtrise de ce nouveau type de pédagogie et sa valorisation devront faire l'objet d'une attention particulière.

3. Résultats du volet qualitatif

3.1. Présentation des sujets interviewés

La matrice de sélection permettant de choisir les sujets à interroger se base au départ sur une répartition de 15 coordinateurs, 15 enseignants et 15 étudiants. Cependant, il est difficile d'atteindre ces résultats malgré les nombreuses relances, sans compromettre la diversité des profils, en particulier pour les étudiants. L'emphase se porte donc sur les coordinateurs et enseignants.

Dans le cadre de ce volet qualitatif, 28 personnes impliquées dans les dispositifs de mobilité hybride ont été interrogées. La répartition statutaire est la suivante :

- 13 coordinateur.trice.s Erasmus+ ;
- 10 membres du personnel enseignant ;
- 5 étudiants.

En termes de diversité, on trouve 7 profils universitaires, 16 issus des hautes écoles, 4 profils venant des ESA et conservatoires et 1 profil venant de promotion sociale.

La répartition géographique est la suivante :

- 9 à Bruxelles
- 6 à Liège
- 5 dans le Hainaut
- 3 dans le Brabant Wallon
- 3 à Namur
- 2 dans le Luxembourg.

3.2. Présentation des résultats

3.2.1.1. Compréhension de la mobilité hybride

De manière générale, les enquêtés ont démontré une bonne compréhension de la mobilité hybride. Cependant, comme nous l'avons vu dans le volet quantitatif, la forme spécifique et l'ampleur que doit prendre la composante virtuelle reste floue.

Un coordinateur en ESA nous confie ainsi qu'il y a :

« Une partie d'apprentissage qui se fait en virtuel [...] et ça, ça peut être très vaste. D'autre part, il y a une partie physique. »

La mobilité hybride est également rattachée à des Erasmus de longue durée ayant lieu durant la pandémie du Covid et ayant fait appel à une composante virtuelle.

La coordinatrice d'une université témoigne :

« Ça dépend comment le cours est déjà organisé. Ça s'est fait facilement dans le cadre du Covid parce que tous les profs ont mis leurs cours en ligne mais c'est vrai que là, maintenant ils ont un peu abandonné. »

Enfin, certains voient même le virtuel comme un outil capable d'enrichir la mobilité. Le coordinateur d'une université nous dit :

« Le composant hybride, j'ai compris ça comme quelque chose qui vient enrichir [...]. Donc, je le vois vraiment comme un instrument nouveau dans le programme Erasmus qui va nous permettre d'insuffler une nouvelle dynamique et d'atteindre des populations d'étudiants que l'on n'arrivait pas à mobiliser [...]. »

3.2.1.2. Atouts de la mobilité hybride

Par le biais des formats courts, la mobilité hybride permet de s'insérer plus facilement dans les programmes d'études. De ce fait, les domaines d'études qui ont peu d'occasions de partir pour des raisons logistiques d'emploi du temps (présence obligatoire, job, ...) ont accès à la mobilité internationale.

Un étudiant en soins infirmiers en Haute Ecole nous explique :

« Dans le programme infirmier bachelier, on a énormément de cours pratiques avec une obligation légale d'être présents. [...]. La mobilité courte permet de travailler, d'avoir une vie de famille et de ne prendre qu'une semaine de congé d'éducation. »

Ces mobilités courtes peuvent également rassurer les étudiants frileux à l'idée de partir une longue période, voire constituer un tremplin vers une mobilité plus longue ultérieurement. Le coordinateur d'une Haute Ecole dit à ce sujet :

« Ça peut amener à ce que les étudiants fassent une mobilité de plus longue durée par après. C'est un incitant [...]. Ça permet que le déroulement de leurs études ne soit pas trop affecté au niveau de la mobilité physique. »

Ces deux premiers points expliquent en partie la prédominance des formats courts observée dans le volet quantitatif.

De manière générale, on constate que la partie virtuelle est souvent mise à profit afin de préparer la mobilité physique, dans le cadre de stage par exemple. Les répondants notent ainsi un gain de temps et de qualité de la composante présentielle. Une enseignante en soins infirmiers dans une Haute Ecole déclare :

« C'est ce qu'on appelle une préparation de stage. On les informe sur l'institution, les personnes qu'ils vont rencontrer, le type de patients qu'ils vont soigner, les types de soins, ... [...] On a demandé aux institutions qui les

accueillaient de prévoir cette mobilité hybride sous la forme d'une rencontre pré-stage de les informer pour qu'ils soient plus vite efficace quand ils arrivent sur le terrain de stage et plus vite en confiance. »

Les financements obtenus via les bourses Erasmus+ et les suppléments AMO constituent également un atout pour l'inclusivité de ces programmes. Le coordinateur d'une ESA témoigne :

« On a un public qui est généralement plus fragile d'un point de vue socio-économique. Le nombre d'étudiants qui demandent des bourses est quand même très élevé [...]. Ces programmes hybrides offrent la possibilité d'articuler une mobilité internationale à travers un projet de classe qui permet d'être beaucoup plus inclusif. »

Comme évoqué ci-dessus, les BIP permettent de travailler par projet mais ils peuvent également amener un aspect multidisciplinaire. Une enseignante du département social d'une Haute Ecole insiste sur ce point :

« Ce qui est important dans un BIP, c'est aussi l'aspect multidisciplinaire et donc en envoyant les invitations à tout le monde [à tous les partenaires], je sors aussi de la formation de mes étudiants. »

Une autre thématique récurrente apparue lors des entretiens est celle de la rencontre avec des pédagogies et des façons de penser différentes. Cet aspect permet d'enrichir la formation des étudiants et d'inspirer les enseignants dans leurs pratiques professionnelles. Une enseignante en photographie en ESA évoque l'intérêt de ce type d'échange :

« Je trouve que c'est super important que les étudiants soient amenés à sortir de de leur façon de travailler [habituelle], de s'adapter à de nouvelles façons de travailler, de rencontrer des gens. »

Pour terminer, la mise en place de mobilités hybrides courtes permet la création et le maintien de liens avec des partenaires qui n'organisent pas de mobilité de longue durée. Une enseignante d'urbanisme en université témoigne :

« Ça ouvre à des nouveaux partenariats et [...] grâce à ces mobilités courtes, on a pu maintenir des accords. Parce que pour les mobilités longues, on avait perdu des accords, notamment avec l'Europe du Nord où les écoles d'architecture sont des établissements plus petits [...] et ils ne voulaient pas signer des mobilités longues car ils n'ont pas assez d'étudiants à envoyer. Je vous parlais d'Oslo tout à l'heure : on a perdu notre accord pour les mobilités longues mais ils participent à nos mobilités courtes. »

3.2.1.3. Enjeux

Comme abordé dans la partie « atouts », la mobilité hybride permet, notamment grâce à ses formes courtes, une plus grande inclusivité que ce soit au niveau des aspects financiers ou de la diversité des domaines d'études et des limites logistiques qui en découlent. Cette inclusivité accrue répond à

son tour à l'enjeu d'internationalisation des établissements et de leurs publics. À ce sujet, le coordinateur d'un établissement de Promotion Sociale nous rapporte :

« Ce que je vois en termes d'enjeux, c'est de pouvoir donner plus d'opportunités d'échange aux étudiants et aussi, indirectement, aux enseignants car quand on parle de BIP, on est sur un projet plus collectif. Mais aussi de toucher plus de formations. [...] Pour parler de la podologie, par exemple, c'est une formation où les étudiants n'ont pas beaucoup l'occasion de partir. On en a déjà parlé aux collègues, qui voient plutôt d'un bon œil l'idée de proposer soit des mobilités hybrides individuelles, soit d'aller plutôt vers des programmes intensifs. »

Il n'est pas étonnant de retrouver ici cet enjeu d'inclusion, étant donné qu'il était en tête des plus-values citées dans le volet quantitatif.

La mobilité constitue également un premier pas dans le monde professionnel et répond à un besoin de terrain, qui manque parfois dans certaines options ou à certains étudiants. Une enseignante en photographie en ESA évoque cette dimension :

« C'est facile d'être dans un cadre scolaire, dans un cadre qu'on connaît, avec des gens qu'on connaît... Je pense que ça les prépare pour leur entrée dans le monde professionnel. »

Dans le cas des BIP, ces séjours intensifs permettent de s'initier et de se former sur des thématiques précises de manière efficace. Un étudiant en architecture en université nous parle du BIP auquel il a participé :

« Ça permet à pas mal de gens de s'initier à leur sujet de TFE, parce qu'on voit différents types de lieux. »

Enfin, il existe un enjeu au niveau de la formation des enseignants en matière de l'apprentissage virtuel. Le coordinateur d'une ESA explique :

« Par rapport au développement de la pédagogie, il y a un enjeu tout à fait réel pour la formation continue des professeurs pour tout ce qui est pédagogie hybride. Parce que même si la crise du Covid est loin derrière nous et que bien des professeurs ont déjà oublié comment ils devaient se connecter à Teams, je pense que l'enseignement va aller de plus en plus vers une hybridation, vers une utilisation des outils numériques [...]. Ce type de programmes est vraiment une bonne passerelle pour continuer à former nos enseignants. »

3.2.1.4. Faiblesses de la mobilité hybride

Du côté des coordinateurs, la première critique adressée aux programmes de mobilité hybride est celle d'une charge administrative lourde. Le travail est identique à celui d'une mobilité classique, avec ajout du volet virtuel, même pour des mobilités courtes. Dans le cadre des BIP, il est multiplié par le nombre de participants, ce qui peut amener à saturation des services des relations internationales. Une coordinatrice d'ESA explique :

« C'est le double travail parce qu'une mobilité longue, c'est un contrat, un accord institutionnel, une attestation d'arrivée mais avec les mobilités hybrides [BIP], c'est la même chose mais multipliée par... [le nombre d'étudiants]. »

A cela s'ajoute les problèmes informatiques des plateformes, comme *Erasmus without paper*. La même coordinatrice renchérit :

« La digitalisation, ça ne marche pas. Ils nous ont obligé [...] et rien ne marche. Donc on ne peut pas avancer et ça me bloque, ça me frustre. »

Les répondants signalent également un manque de consignes claires quant à la mise en place de la composante virtuelle. Ils sont demandeurs de guides clairs. Le coordinateur d'un établissement de Promotion Sociale partage :

« Il y a une étudiante qui est partie. Ça a été compliqué de bien lui délimiter nos attentes [...]. Elle a exprimé que c'était difficile de faire [son travail] parce que nos attentes n'étaient pas super précises. [...] Ok, il y'a une épreuve à faire en distanciel mais quelle est-elle ? »

Cette absence de clarté avait déjà été mise en lumière dans le volet quantitatif.

C'est également le cas de l'intégration des mobilités hybrides dans le cadre du Décret Paysage qui s'avère relativement complexe. Une coordinatrice en Haute Ecole nous confie :

« Dès lors que l'on organise un BIP, il doit y avoir une reconnaissance académique. Et donc il faut que le corps enseignant soit d'accord d'inclure ça dans le programme. La culture internationale est très différente en fonction des cursus. »

Le niveau d'implication demandé pour la mise en place des mobilités hybrides s'avère important et peut être difficile à concilier avec un horaire déjà plein, si des heures ne sont pas allouées spécifiquement à ces programmes. Une enseignante en urbanisme en Université confirme :

« Ça m'a demandé plus d'un an de montage [...]. Vous ne pouvez pas vous imaginer l'énergie et le temps que ça prend. »

Les établissements de taille plus modeste peuvent avoir du mal à atteindre le nombre suffisant de participants pour un BIP. Le coordinateur d'une Haute Ecole témoigne :

« Pour revenir sur une faiblesse, c'est la crainte de ne pas avoir le nombre minimum de participants pour avoir droit au support ou au soutien financier ou d'en avoir de trop par rapport au soutien financier qui est proposé. »

La communication avec les partenaires internationaux peut paraître compliquée car les agences nationales ne donnent pas toujours les mêmes informations. Le coordinateur d'une ESA explique :

« La partie communication avec les partenaires est compliquée. [...] Surtout par rapport aux BIP, la communication n'est pas toujours très claire. [...] Différentes agences nationales livrent différentes versions de la même information et ça peut parfois poser problème. »

Finalement, une faiblesse déjà soulevée dans le volet quantitatif concerne le fait que, en comparaison avec une mobilité classique, l'immersion dans la culture d'échange est moindre, que cela soit à cause du virtuel ou de la durée plus courte. La coordinatrice d'une Haute Ecole dit :

« Moi je les encourage d'abord à faire des mobilités longues et quand ce n'est pas possible des mobilités courtes hybrides parce que je trouve que la faiblesse, l'immersion dans une autre culture, il faut le temps quand même. C'est un cheminement. »

3.2.1.5. Liens avec les aspects transversaux du programme Erasmus+

Nous ne reviendrons pas ici sur le volet de l'inclusion, que nous avons abordé dans la partie « Atouts ».

Au niveau de la dimension verte du programme Erasmus+, la faiblesse du financement de la mobilité verte est mise en cause. Au vu du coût et de la lenteur du train, les participants choisissent en général l'avion. Un étudiant en sciences informatiques nous raconte :

« Si j'avais dû aller en train, j'aurais pris environ 26 heures de trajet, contre 1 heure 30 d'avion. Ça aurait été beaucoup plus cher. La compensation de logistique verte n'aurait même pas compensé le surplus de dépense. »

Une coordinatrice en Haute Ecole se questionne sur l'aspect écologique de la mobilité dans le cadre de séjour de courte durée :

« Puisqu'on est dans l'écologie, c'est quand même des mobilités pour peu de temps. »

Au niveau de la dimension digitale, on note qu'il y a peu d'innovation et que l'on fait appel à des outils déjà connus et maîtrisés. Une enseignante de chimie en Haute Ecole explique :

« Je ne crois pas qu'on aille vraiment vers de nouveaux outils. On reste sur les outils qu'on connaît. »

Cependant, la formation en virtuel permet des applications pédagogiques concrètes, comme un meilleur suivi des étudiants en stage.

Une coordinatrice en Haute Ecole dit à ce sujet :

« Il va y avoir un regard des psychopédagogues par rapport à d'autres pratiques, d'autres façons de superviser les stages. »

3.2.1.6. Mise en place et organisation

Au niveau de la mise en place des programmes hybrides, les pratiques sont assez variables. Elles dépendent des besoins spécifiques en mobilité des établissements.

Par exemple, il peut s'agir de stage où l'on a intégré la dimension virtuelle. Une enseignante en soins infirmiers en Haute Ecole explique :

« On a recontacté nos étudiants en leur demandant s'ils étaient d'accord de contacter les institutions de stage pour intégrer une partie hybride dans leur convention. »

Certains répondants citent également des cours ou des programmes existant transformés (Summer schools, ...) en BIP. Pour une coordinatrice en Université :

« On propose de transformer ce qui existe déjà en BIP. Après, il faut que les profs s'en saisissent. »

Les répondants pointent aussi le rôle joué par l'appartenance à un réseau existant (alliance, consortium ou réseau spécifique, ...). La coordinatrice d'une Université raconte :

« C'était dans le cadre de l'université européenne. [...] ça se faisait dans le cadre d'une réunion qui était organisée dans le cadre du consortium. C'était un staff training avec des réunions organisées par les 3 universités participantes. La dimension virtuelle s'était faite avant et après. »

On remarque d'ailleurs que cette organisation, déclinant la composante hybride en une préparation précédant la mobilité et un retour à son terme, est régulièrement utilisée dans l'état actuel des choses. Une enseignante d'une ESA décrit :

« C'est [le virtuel] une sorte de début et fin et la mobilité physique, c'est la partie du milieu. Une introduction et conclusion qui entourent le projet. »

3.2.1.7. Récits de bonnes pratiques

Les récits qui suivent n'apparaissent pas dans un ordre significatif de leur qualité. Ils s'inscrivent dans l'ordre du traitement des données.

Une enseignante en Français, Français langue étrangère et Philosophie dans une Haute Ecole décrit comment le fait de laisser les étudiants initier les démarches de la mobilité (dans le cadre de stages) assure une meilleure autonomie et renforce l'implication de l'étudiant jusqu'à la fin du processus :

« Ce dont je suis assez contente, c'est d'avoir laissé les étudiants initier le truc. Parce que c'est souvent le problème qu'on rencontre avec des étudiants qui ont envie et puis une fois qu'il faut être un peu autonome, il n'y a plus personne. Le conseil que je pourrais donner [...], c'est de laisser l'étudiant prouver son autonomie dans sa recherche aussi. S'il se décourage déjà là, c'est que ça n'ira pas jusqu'au bout. »

Une enseignante en chimie, biochimie et ingénierie en Haute Ecole insiste sur l'importance de se répartir la charge de travail dans le cadre des partenariats BIP, en portant chacun à son tour la charge de l'organisation.

« Il ne faut pas s'épuiser. Le fait de le faire un an sur trois, ça nous va bien. Un an sur trois, on organise et les autres années, on participe. Ça évite d'épuiser les équipes. »

Un étudiant en sciences informatiques en Haute Ecole ayant participé à un BIP félicite la préparation des organisateurs slovènes :

« Ça serait plus le comportement anticipatif des organisateurs. Ils avaient une timeline du programme mais ils avaient tout le temps un programme de secours. Il y a eu deux-trois couacs mais ils avaient toujours un plan B, ce qui fait qu'on avait toujours le programme. »

Une enseignante en architecture et urbanisme en Université décrit son programme de mobilité BIP, où le voyage en train fait partie intégrante de l'expérience pédagogique :

« Le voyage en train fait partie intégrante du projet. C'est pour ça qu'on parle de master en itinérance. L'itinérance est un moment d'apprentissage. Ça fait partie de l'expérience de traverser l'Europe, de comprendre l'Europe. [...] A bord du train, on voyage avec un artiste, quelqu'un hors de notre discipline. Les étudiants devaient dessiner ce qu'ils voyaient. On voyage avec cette idée que le moment du train est une expérience d'acquisition de connaissances. [...] Les étudiants tiennent un carnet de leurs apprentissages de voyage et ce carnet va faire l'objet d'une unité d'enseignement qui concerne la carte mentale qu'ils se sont fait de l'Europe. »

Une enseignante en soins infirmiers en Haute Ecole explique que le volet virtuel permet de mieux préparer les étudiants à leur stage en amont :

« Responsabiliser l'étudiant. Donc lui expliquer la plus-value, lui expliquer les modalités. Prendre le temps de bien l'informer de ce qui est attendu, de pourquoi c'est attendu, ... De les responsabiliser parce qu'au final, c'est leur stage. Ils doivent comprendre l'intérêt d'avoir une partie hybride et de bien préparer leur stage. »

Un coordinateur en Haute Ecole met en avant l'intérêt d'avoir une production concrète de l'étudiant au terme de la mobilité. Elle base son propos sur le cas d'un binôme d'étudiantes art-thérapie parties en stage en Roumanie.

« Ce que je trouve intéressant, c'est qu'elles [les étudiantes] vont sortir avec un vrai produit concret de leur stage, de leur mobilité hybride. Elles ont parlé d'une bande dessinée. »

Un coordinateur en Université partage la pratique d'évaluation au niveau de son alliance universitaire des BIP proposés par les professeurs, afin de garantir la qualité des projets :

« Du côté des BIP de l'alliance, il y a forcément un contrôle qualité dans le sens où le processus veut que les professeurs soumettent leur projet pour une certaine date. [...] Ils ont une grille de notation et tous les BIP qui ont une note de plus de 60/100 sont validés et sont proposés. »

Une enseignante en littérature en Université souhaite mettre en place des capsules vidéo de quelques minutes où les participants partagent des informations et des conseils concrets sur les mobilités hybrides :

« J'aimerais bien réaliser des mini-capsules vidéo d'une ou deux minutes avec les participants pour partager des informations. Ce serait de manière concrète et transversale. Avec des conseils et une forme ludique. »

3.2.1.8. Attentes des répondants

De manière générale, les personnes interrogées au cours du volet qualitatif sont demandeuses d'un partage des bonnes pratiques récoltée durant cette étude. Une enseignante en soins infirmiers en Haute Ecole dit :

« Faire ce que vous faites : faire une évaluation, un séminaire et partager les bonnes pratiques. Je trouve que c'est important. »

Elles souhaitent également obtenir des consignes plus claires sur la mise en œuvre de la composante virtuelle. Un coordinateur en ESA explique :

« Par rapport au programme, mes attentes seraient qu'au cours des prochaines années, il y ait un affinage du programme. Qu'on ait justement des lignes directrices un peu plus claires, une banque de données sur des bonnes pratiques pour ce qui est de la partie virtuelle des mobilités hybrides. »

Le travail administratif dans le cadre des mobilités hybrides de courte durée gagnerait à être simplifié. Le coordinateur d'une Haute Ecole déclare :

« Je dirais une simplification, dans le sens où administrativement, c'est une activité en plus qui demande autant de temps pour des courtes durées. »

La lourdeur administrative était déjà soulevée dans la partie quantitative, où elle apparaissait comme le premier frein.

Une autre attente concerne le complément de bourse à la mobilité douce et celui pour les AMO mériteraient d'être réévalués à la hausse. Le coordinateur d'une université détaille :

« Le complément n'est pas suffisant pour moi. [...] Si l'étudiant utilise un moyen de transport écoresponsable, le complément financier de la commission européenne est parfaitement insuffisant. »

Ici encore, le manque de financement était signalé dans le volet quantitatif.

Pour finir, des répondants évoquent une réelle urgence au niveau de la fonctionnalité des outils d'encodage (*Erasmus without paper*). La coordinatrice d'une haute école insiste :

« Au niveau administratif, il faudrait que l'Europe donne des outils fonctionnels. »

Ce besoin d'outils informatiques fonctionnels et adaptés était le deuxième frein cité dans la partie quantitative.

4. Conclusion

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 »⁴ 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.

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.

⁴ 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.

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, ...

5. Inspiration : partage de pratiques concrètes

Le chapitre suivant compile une série de bonnes pratiques qui ont pu être relevées lors des entretiens réalisés dans le cadre de cette étude. Conscients des freins potentiels à la mise en œuvre de pratiques de mobilités hybrides au sein des établissements de l'enseignement supérieur en FW-B, ce chapitre est conçu de façon à être une source d'inspiration.

Les pratiques présentées ont été contextualisées de façon à en faciliter la compréhension et, pour chacune d'entre elles, le type d'établissement, le statut du répondant, le domaine d'étude et le type de mobilité hybride mis en place ont été précisés, tout du moins lorsque cette information était disponible.

Intégration du virtuel dans le cadre du stage	
Type d'établissement	Haute Ecole
Type de mobilité	Mobilité hybride de courte durée
Statut du répondant	Coordinateur.trice
Domaine d'étude	Sciences de l'enseignement
<p>Dans le domaine des sciences de l'enseignement, il n'est pas toujours aisé pour les étudiants de combiner leur cursus avec une mobilité internationale étant donné la nécessité de réaliser des stages, stages structurants l'organisation de leur grille horaire annuelle.</p> <p>Dans ce cadre, la mobilité hybride peut s'avérer un moyen de bénéficier des financements d'Erasmus+ car le volet virtuel s'insère comme un complément dans la convention de stage déjà établie.</p> <p>Dans l'exemple suivant, le stage a été réalisé dans un lycée français et la composante virtuelle est intervenue en amont, pour la préparation de celui-ci (prise de contact, organisation, présentation du lieu de stage, ...) et durant l'échange pour le suivi à distance du travail de l'étudiant.</p> <p>L'échange et le suivi de stage sont ainsi améliorés grâce à l'hybride. De plus, la communication par l'outil virtuel a amené une collaboration entre le terrain (établissement d'accueil) et les formateurs (personnel enseignant et psychopédagogues de l'établissement d'envoi).</p> <p>En résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intégration du volet virtuel dans la convention de stage • Préparation et suivi de l'étudiant via le virtuel • Collaboration entre les formateurs (enseignants et psychopédagogues) et le terrain (lieu de stage) 	

Intégration de la dimension internationale dans la construction des programmes

Type d'établissement	Ecole Supérieure des Arts
Type de mobilité	Mobilité hybride de courte durée
Statut du répondant	Coordinateur.trice
Domaine d'étude	/
<p>Pour cette Ecole Supérieure des Arts, le projet était à la base de faire un BIP mais le désistement d'un des trois partenaires l'a transformé en mobilité hybride de courte durée, même si l'esprit restait finalement proche de celui d'un BIP. Dans le cas présent, l'ESA était participante d'un workshop organisé en France.</p> <p>Pour le coordinateur Erasmus+, il est nécessaire de pouvoir se concentrer sur l'aspect pédagogique du projet de mobilité, tout en ayant un soutien administratif pour cadrer le projet. Pour cette raison, il souhaite engager un techno-pédagogue, formé pour construire le volet virtuel dans l'optique d'amener une réelle plus-value pédagogique.</p> <p>A terme, il espère une institutionnalisation de l'international au sein de l'établissement, au travers de la prise en compte de l'aspect international dès la création des programmes de cours et en poussant les membres du personnel à se former et à penser de manière internationale dans leurs pratiques et projets.</p> <p>En résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilisation d'un techno-pédagogue, capable d'appréhender pleinement le volet virtuel et de l'articuler avec le volet physique • Encouragement du personnel enseignant à penser leurs programmes de cours de manière internationale, tant dans les thèmes que dans la forme 	

Organisation de BIP dans le milieu artistique	
Type d'établissement	Ecole Supérieure des Arts
Type de mobilité	BIP
Statut du répondant	Coordinateur.trice
Domaines d'étude	Théâtre et musique
<p>Ce témoignage vient d'une Ecole Supérieure des Arts qui organise des BIP et des mobilités hybrides de courte durée pour les étudiants en théâtre et en musique, ces formats plus courts s'adaptant mieux à la réalité de leur cursus.</p> <p>Dans cette ESA, l'initiative est laissée aux enseignants d'organiser des formats courts pour leurs étudiants. Ils se chargent des modalités pratiques et mettent souvent en place des cours individuels complémentaires. La sélection des étudiants est laissée à l'appréciation des professeurs tandis que le coordinateur Erasmus+ ne s'occupe que de l'aspect administratif.</p> <p>Le volet virtuel est ici organisé de façon différente selon le domaine d'étude. Pour les étudiants en théâtre, il va servir à organiser des échanges, des avis et à coordonner la création de projets en ligne.</p> <p>Dans le domaine musical, la pratique d'un instrument à distance, au travers d'une caméra est moins adaptée. La partie virtuelle va donc se faire de manière plus individuelle pour les étudiants. Ces derniers travaillent en autonomie relative en effectuant des recherches sur les pièces qui doivent être jouées afin de les présenter par la suite. Durant cette phase, les enseignants assurent la coordination.</p> <p>L'intérêt est de voir comment ils vont présenter leur travail et aborder les œuvres, avant et après la mobilité physique.</p> <p>En résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Initiative laissée aux enseignant.e.s qui sont chargé.e.s de la dimension pédagogique et de la sélection (et motivation) des élèves • Dans le cadre du théâtre : passer par des échanges, des débats et des créations en ligne • Dans le cadre de la musique : faire rechercher les pièces à jouer aux étudiants afin qu'ils puissent les présenter et exprimer comment ils les abordent. Le virtuel a lieu avant et après la mobilité physique 	

Mobilité hybride du personnel, rotation du rôle d'accueil dans les BIP et intégration de l'anglais aux cursus	
Type d'établissement	Haute Ecole
Type de mobilité	Programme intensif hybride (BIP)
Statut du répondant	Coordinateur.trice
Domaine d'étude	/
<p>Pour cette Haute Ecole, des BIP à destination des étudiants mais également des enseignants ont déjà été organisés et sont amenés à se répéter dans le futur, avec notamment un projet de BIP en tant qu'organisme d'accueil.</p> <p>L'impulsion dans le cas qui nous occupe vient de la participation d'enseignants à un BIP en Espagne, qui ont alors trouvé intéressant d'organiser une mobilité hybride semblable dans leur propre établissement. La prise de contact avec les partenaires a été prise en charge directement par l'équipe pédagogique.</p> <p>Le format du BIP, articulé autour du partenariat de trois établissements, permet une rotation du rôle d'établissement d'accueil afin de partager la charge de travail.</p> <p>La participation de groupes d'étudiants à ces mobilités a également mis à jour l'importance de l'anglais dans les programmes de cours, au vu des différences de niveau entre les participants.</p> <p>En résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Envoi de personnel enseignant en mobilité hybride afin de leur donner envie d'en organiser à leur retour • Intégration de l'anglais dans les programmes afin de favoriser l'accès à la mobilité aux étudiants • Organisation des BIP à 3 établissements et rotation du rôle d'accueil afin de partager la charge 	

Articulation de la mobilité hybride autour d'une production concrète	
Type d'établissement	Haute Ecole
Type de mobilité	Mobilité hybride de courte durée
Statut du répondant	Coordinateur.trice
Domaine d'étude	Art-thérapie
<p>Cette pratique provient d'une Haute Ecole qui a envoyé un binôme d'étudiantes en art-thérapie en Roumanie dans le cadre d'une mobilité hybride de courte durée pour un stage. La partie virtuelle consistait ici en une présentation et un suivi du stage.</p> <p>Le stage se déroule à proximité de l'Ukraine et les étudiantes ont donc l'occasion de rencontrer des enfants fuyant le conflit. Leur stage s'est articulé autour d'un projet de création d'une bande-dessinée qui constituait une production concrète.</p> <p>En résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Envoi de binômes d'étudiant.e.s • Articuler les stages en mobilité hybride autour d'une production concrète qui pourra être présentée en fin de mobilité 	

Intégration de la mobilité hybride dans les programmes de cours	
Type d'établissement	Université
Type de mobilité	Programme intensif hybride (BIP)
Statut du répondant	Coordinateur.trice
Domaine d'étude	/
<p>Grâce à l'alliance universitaire dans laquelle elle s'inscrit, l'Université concernée ici peut proposer un large catalogue de BIP dans différents domaines, et ce sans être nécessairement impliquée dans le montage de ceux-ci.</p> <p>Les enseignants, de l'établissement et des établissements partenaires, créent et proposent les BIP qui sont ensuite évalués par l'alliance afin d'en garantir la qualité.</p> <p>Pour répondre à la problématique de la reconnaissance et de la valorisation de ces mobilités hybrides, l'université envisage trois pistes.</p> <p>La première est d'intégrer la mobilité hybride dans le programme, sous la forme d'un cours à option. La deuxième, de l'intégrer sous la forme de crédits supplémentaires, avec le choix pour l'étudiant de l'inclure ou non dans sa moyenne. La troisième est de transformer un cours existant en une mobilité hybride, ce qui implique notamment la recherche de partenaires.</p> <p>En résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La participation à une alliance internationale qui permet de disposer d'une large offre de mobilités (hybrides et classiques) pour ses étudiants et son personnel • Différentes solutions pour intégrer la mobilité hybride dans les programmes de cours 	

Personnalisation du parcours d'apprentissage de l'étudiant	
Type d'établissement	Haute Ecole
Type de mobilité	Programme intensif hybride (BIP)
Statut du répondant	Enseignant.e
Domaine d'étude	Ingénierie
<p>Cette Haute Ecole organise un BIP pour les étudiants ingénieurs. Le coordinateur Erasmus+ s'occupe des aspects financiers et administratifs.</p> <p>A l'origine, le BIP s'est créé sur la base de semaines internationales déjà mises en place via le réseau des écoles d'ingénieurs. Ce sont donc les mêmes partenaires (espagnols, allemands et belges) qui se chargent de l'organisation chacun à leur tour.</p> <p>Le volet virtuel sert à la préparation de la mobilité physique. Une fois sur place, différentes activités sont organisées : conférences, visite de labo, d'entreprises, de la ville, ...</p> <p>La méthodologie se veut innovante via l'organisation de « conférences dont vous êtes le héros ». Le principe est de personnaliser le parcours d'apprentissage, par exemple via des conférences interactives où l'étudiant navigue entre les différentes thématiques et sous-thématiques selon ses besoins et ses acquis.</p> <p>En résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tournante entre les partenaires au niveau de l'organisation • S'appuyer sur des relations déjà existantes • Personnalisation des parcours d'apprentissage, par exemple via des conférences interactives où l'étudiant navigue entre les différentes thématiques et sous-thématiques selon ses besoins et ses acquis (<i>conférence dont vous êtes le héros</i>) 	

Organisation et préparation de la mobilité hybride par le virtuel	
Type d'établissement	Haute Ecole
Type de mobilité	/
Statut du répondant	Enseignant.e
Domaine d'étude	Sciences économiques
<p>Cette pratique concerne une mobilité hybride de courte durée (potentiellement BIP – le type exact de mobilité n'a pu être précisé) dans le domaine des sciences économiques dans une Haute Ecole.</p> <p>Suite à un workshop auquel il avait participé l'année précédente, un enseignant a décidé d'organiser une mobilité hybride en Lituanie pour ses étudiants. La préparation de la mobilité s'est faite en collaboration avec les partenaires à raison de 3 réunions par semaines. Elle concernait la rédaction de fiches d'engagement pédagogique et la planification du programme.</p> <p>Le volet virtuel a consisté en 12 heures de cours en distanciel, répartis sur une semaine précédant la mobilité physique. Sur place, des workshops et des visites culturelles étaient prévus. En complément, un concours sur base de projets de groupes est organisé. Un retour a lieu par la suite en virtuel pour présenter les projets et choisir le groupe gagnant.</p> <p>En résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prévisite du pays d'accueil par le personnel enseignant avant la mobilité hybride • Préparation (volet pédagogique, planning, activités, ...) par les enseignants en virtuel avant la mobilité hybride • Présentation des travaux de groupe via le virtuel • Séances de préparation de la mobilité en virtuel pour les étudiants puis mobilité physique • Présentation de travaux de groupe (travail collaboratif) en virtuel 	

Répartition des rôles, préparation de la mobilité avec les partenaires et valorisation du temps de voyage	
Type d'établissement	Université
Type de mobilité	Programme intensif hybride (BIP)
Statut du répondant	Enseignant.e
Domaine d'étude	Architecture ingénieriale et urbanisme
<p>La pratique présentée ici a lieu dans le cadre d'un master en architecture ingénieriale et urbanisme en université. Il s'agit d'un BIP en Roumanie organisé par une enseignante qui assure aussi le rôle de coordinatrice académique.</p> <p>Le projet a été créé de toutes pièces et a demandé des réunions de travail mensuelles. Il a d'abord fallu trouver une thématique, trouver des partenaires qui avaient des compétences dans la thématique et informer les partenaires sur le projet.</p> <p>Par la suite, les partenaires se sont réunis pour travailler sur le contenu précis de l'échange, prévoir la forme et le nombre de participants potentiel, avant de procéder à des appels à candidature à destination des étudiants. Une aide administrative a été apportée par l'administration des relations internationales.</p> <p>Le projet d'échange est planifié sur 3 ans. Les partenaires restent donc fixes et le rôle d'établissement d'accueil est partagé à tour de rôle.</p> <p>Dans la pratique, le volet virtuel est assuré par des séminaires en ligne avant et après la mobilité physique. Le séjour sur place propose des ateliers organisés par les différents partenaires et un travail à réaliser sur la ville d'accueil.</p> <p>L'élément pour lequel ce BIP se démarque est l'utilisation du voyage comme un temps d'apprentissage. Les étudiants belges se rendent sur place en train et le voyage dure environ 26 heures. Durant ce trajet, les étudiants exposent et discutent de leurs travaux et une personne-ressource extérieure à la discipline était présente pour partager avec eux. Dans ce cas présent, il s'agissait d'une dessinatrice et le voyage en train était l'occasion pour les étudiants de se constituer une carte mentale personnelle de l'Europe.</p> <p>En résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Partenaires fixes pour un projet pluriannuel • Séparation des rôles de coordination et d'accueil afin de répartir les tâches • Création du programme de mobilité hybride sur base d'une thématique, avec les partenaires • Utilisation du moment de voyage comme un temps d'apprentissage 	

Articulation de la mobilité hybride autour de travaux de groupes	
Type d'établissement	Ecole Supérieure des Arts
Type de mobilité	Programme intensif hybride (BIP)
Statut du répondant	Enseignant.e
Domaine d'étude	Photographie
<p>Cette pratique concerne un BIP dans le domaine de la photographie dans une Ecole Supérieure des Arts.</p> <p>Il a fait suite à une mobilité courte classique organisée en Pologne où les étudiants s'étaient rendus sur place une semaine et avaient produit un sujet ou une série personnelle sur la ville de Cracovie.</p> <p>Lors de cette première expérience, l'enseignante concernée avait fait le constat que d'une part, la plupart des étudiants n'osaient pas sortir de leur zone de confort et d'autre part, que la mobilité longue n'était pas une option pour une grande partie d'entre eux qui devaient travailler à côté de leurs études.</p> <p>Fort de cette première expérience et de ces constats, l'enseignante a alors décidé de mettre en place un BIP pour les étudiants de Bac II et a procédé par expérimentation pour en définir les modalités.</p> <p>Au moment de l'entretien, le BIP n'avait pas encore eu lieu (prévu pour mars 2023), mais il rentrait dans le cadre d'un atelier de photographie documentaire avec deux écoles partenaires, venant de Roumanie et de Slovénie, avec une première édition prévue en Belgique.</p> <p>La partie virtuelle consistait en une prise de contact par la photographie et la réalisation de 3 travaux de groupes « transnationaux » sur le quadrimestre avant la production d'un travail commun basé sur l'ensemble des travaux de groupe.</p> <p>Afin de permettre un partage entre les étudiants, la plateforme (Miro) a été mobilisée afin de permettre la création de tableaux de photos de manière ergonomique et accessible.</p> <p>En résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Articulation de la mobilité hybride autour de travaux de groupes (aspect collaboratif) entre les élèves d'établissements partenaires • Utilisation des outils numériques pour faciliter la création à distance 	

Mobilisation de différentes méthodologies et facilitation de la mixité des groupes	
Type d'établissement	Ecole Supérieure des Arts
Type de mobilité	Programme intensif hybride (BIP)
Statut du répondant	Enseignant.e
Domaine d'étude	Musique
<p>Cette pratique porte sur un BIP en Espagne dans le domaine de la musique dans une Ecole Supérieure des Arts. L'organisation a été prise en charge par le coordinateur Erasmus+.</p> <p>Le volet virtuel consistait en une préparation avant le départ et un retour après la mobilité, comportant une conclusion, une discussion sur les projets futurs et un retour sur le vécu des participants. Le virtuel étant vu comme un début et une fin avec le présentiel comme milieu.</p> <p>A l'arrivée sur place, le planning était présenté au groupe puis les enseignants échangeaient avec leurs étudiants pour donner cours (en anglais). Durant la semaine, des activités étaient organisées : visites culturelles en lien avec la musique mais également hors domaine, moments de répétition et finalement concert des étudiants et des enseignants. La semaine s'est terminée par une séance de questions-réponses avec le groupe.</p> <p>Les aspects positifs rapportés sont, sur le plan musical, la confrontation à de nouvelles visions et manières d'appréhender la musique, et sur le plan humain, une sociabilisation entre étudiants, qui ont souvent des cours individuels le reste de l'année.</p> <p>Afin de favoriser un mélange entre les étudiants des différents établissements, l'enseignante insiste par ailleurs sur l'importance d'organiser les échanges et les conclusions avec l'ensemble du groupe.</p> <p>En résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilisation du virtuel comme une préparation avant la mobilité physique et comme un retour après • Mise en contact avec différentes méthodologies de travail (via les différents enseignants) • Organisation de temps rassemblant tous les étudiants afin de favoriser la mixité des groupes (des différents établissements) • Organisation des visites qui sortent du cursus 	

Production de matériel de promotion de la mobilité hybride	
Type d'établissement	Université
Type de mobilité	Programme intensif hybride (BIP)
Statut du répondant	Enseignant.e
Domaine d'étude	Littérature polonaise
<p>Cette pratique concerne un BIP dans le domaine de la littérature polonaise en université. Au moment de l'entretien, le BIP n'avait pas encore eu lieu et devait être organisé par un partenaire.</p> <p>Le souhait de l'enseignante interrogée était de profiter de l'échange pour réaliser des mini-capsules vidéo, avec les participants, qui présenteraient les opportunités de mobilité de manière concrète, transversale et ludique et afin de partager des conseils sur le sujet.</p> <p>En résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réalisation de mini capsules vidéo avec les participants afin de présenter les opportunités de mobilité de manière concrète, transversale et ludique et de partager des conseils 	

Préparation d'ateliers organisés par les différents partenaires	
Type d'établissement	Université
Type de mobilité	Programme intensif hybride (BIP)
Statut du répondant	Etudiant.e
Domaine d'étude	Architecture ingénieriale et urbanisme
<p>Cette expérience est partagée par un étudiant ayant participé à un BIP dans le domaine de l'architecture ingénieriale et de l'urbanisme en Roumanie.</p> <p>Le volet virtuel se déclinait en séminaires en ligne avant et après la mobilité physique et le séjour sur place proposait des ateliers organisés par les différents partenaires ainsi qu'un travail à réaliser sur la ville d'accueil.</p> <p>Les ateliers étaient dispensés par des enseignants des différents établissements (6 au total), ce qui avait pour conséquence de mettre les étudiants au contact de méthodes de travail et de visions variées.</p> <p>A travers cette mobilité, une proximité nouvelle a émergé entre les étudiants et les enseignants, de par le cadre plus « informel ».</p> <p>Pour finir, il relève également que ce format court peut s'avérer plus intéressant qu'un Erasmus classique car il peut être répliqué plusieurs fois sur la même année ou au cours du cursus.</p> <p>En résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en contact avec différentes visions et méthodes de travail • Renforcement des liens enseignants-étudiants • Potentiel de répliquabilité de l'expérience 	

Travail par projets et visites liés au domaine d'étude	
Type d'établissement	Haute Ecole
Type de mobilité	Programme intensif hybride (BIP)
Statut du répondant	Etudiant.e
Domaine d'étude	Soins infirmiers
<p>Cette pratique est issue de l'expérience d'un BIP réalisé par un étudiant lors de son bachelier en sciences infirmières dans une Haute Ecole.</p> <p>La partie virtuelle consistait en une série de 4 cours de 2h sur les réseaux sociaux avec l'ensemble des participants (tous pays confondus). Le volet physique se déroulait sur une semaine en Lituanie. Les étudiants devaient, en groupe, réaliser un contenu vidéoludique sur la santé au moyen de différentes plateformes (YouTube, FB, Instagram, Tik-Tok, Pinterest, LinkedIn, ...) avec un concours à la fin pour élire la meilleure vidéo ou la meilleure publication.</p> <p>La semaine était ponctuée de conférences et de séminaires sur le domaine infirmier et de visites culturelles ou liées au domaine d'étude.</p> <p>L'étudiant a particulièrement apprécié de visiter une maison de repos gérée selon le modèle suédois, découvrant ainsi de manière concrète un modèle différent.</p> <p>Une autre activité l'a également marqué. Il s'agissait d'un cours de nutrition où les étudiants étaient invités à cuisiner un plat pour en analyser ensuite les caractéristiques nutritives.</p> <p>En résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Articuler la mobilité hybride autour d'un travail de groupe par projet • Organiser des visites de lieux professionnels liés au domaine d'étude 	

6. Recommandations

Recommandation	Basée sur	Chapitres	A l'attention de
Simplification administrative dans le cadre des mobilités hybrides.	Constat d'une lourdeur administrative dans le cadre des mobilités hybrides.	3.2.1.7 4.2.1.4 4.2.1.8	Commission européenne ; Cadre Erasmus
Travail sur la fonctionnalité de la plateforme <i>Erasmus without paper</i> .	Constat d'une non fonctionnalité de la plateforme (bugs).	3.2.1.7 4.2.1.4 4.2.1.8	Commission européenne ; Cadre Erasmus
Réalisation d'un guide clair reprenant les consignes quant à : - la mise en place d'une mobilité hybride - la création de la composante virtuelle - l'intégration de la mobilité hybride dans le cadre du Décret Paysage (programme annuel de l'étudiant, ...) Ce guide devra ensuite être partagé aux coordinateurs et enseignants des établissements d'enseignement.	Constat d'un manque de clarté et de consignes dans le cadre de l'élaboration de programmes de mobilité hybride.	3.2.1.7 4.2.1.4 4.2.1.8	Commission européenne
Réalisation d'un guide de bonnes pratiques dans le cadre de la mobilité hybride (élaboration, organisation, ...). Ce guide devra ensuite être partagé aux coordinateurs et enseignants des établissements d'enseignement.	Constat d'un manque d'expériences et d'exemples concrets dans le cadre de la mobilité hybride pour une partie des établissements d'enseignement.	4.2.1.4 4.2.1.8	AEF Europe ; + Objectif du Séminaire européen de juin 2023
Déblocage d'heures ou de personnel dédié à la gestion et la mise en œuvre de la mobilité hybride	Constat de la surcharge de travail engendrée par la gestion et l'élaboration de la mobilité hybride	3.2.1.7 4.2.1.4	Cabinet du/de la Ministre de l'enseignement supérieur

Assouplissement de la condition du nombre de participants pour l'obtention du financement	Constat de la difficulté pour des établissements plus petits d'atteindre le nombre de participants requis pour obtenir le financement	4.2.1.4	Commission européenne
Mise en place d'une uniformisation des informations dispensées par les agences nationales	Constant d'une divergence entre les informations données par les différentes agences nationales qui complique la communication et l'organisation de la mobilité hybride entre partenaires de pays différents	4.2.1.4	Commission Européenne ; Agences nationales Erasmus+
Réévaluation des financements pour le complément AMO et le complément concernant le voyage par un mode de transport écoresponsable	Constat d'une insuffisance du complément AMO et du complément concernant le voyage par un mode de transport écoresponsable	3.2.1.7 4.2.1.5 4.2.1.8	Commission européenne

7. Annexes

7.1. Grille des axes de questionnement selon la méthodologie déployée

Axe de questionnements	Phase quantitative	Phase qualitative
Connaissance	Mesurer les connaissances relatives à la mobilité hybride Erasmus+ (les formats) Ex. Quelles sont les notions qui vous viennent en tête lorsque l'on évoque celle-ci ? Est-ce que selon vous, tel ou tel élément est constitutif d'une mobilité hybride ?	Creuser la représentation que les participants se font de la mobilité hybride, ses enjeux, atouts, etc. Quels outils/supports pour maîtriser et connaître davantage ces programmes
Gestion & administratif	Evaluer la charge administrative, dont les documents Erasmus+ (contrat de bourse, convention d'étude, rapport final), le cas échéant. Ex. échelle de 0 à 10 allant de très fastidieux (1) à très simple (10)	Illustrer les situations vécues qui corroborent les résultats de la phase quanti, les nuancent ou les contredisent. Comparer les situations vécues pour les 3 types d'acteurs concernés (témoignages divergeant ou convergeant)
	Evaluer l'implication des enseignants et d'autres acteurs (dont direction) dans la construction des programmes Ex. échelle de likert de tout à fait d'accord à pas du tout d'accord	Illustrer les situations vécues par les parties prenantes, identifier les bonnes pratiques inclusives
	Evaluer la cohérence entre les financements et ce qu'ils permettent de mettre en place, leur accessibilité, etc. Ex. Difficultés (oui-non) pour réunir 15 étudiants min. pour en mobilité physique	Approfondir les conditions d'accès aux financements, leviers et freins. Illustrer les cas rencontrés : expériences positives et négatives. Point d'attention particulier : certains programmes intensifs hybrides ont eu lieu en 2021 mais plus en 2022. Quelles sont les raisons ? quels sont les freins ? (ENSAV, ULiège, ESA Saint-Luc Liège, HE Charlemagne)
Relations avec les partenaires	Evaluation de la satisfaction des relations partenariales Quelle implication des enseignants invités via les bourses STA ? Quelle implication d'acteurs autres que les établissements d'études supérieures (entreprises, asbl, musées, ...) ?	Approfondir les thématiques tel que la fiabilité des liens entre acteurs, identifier les interlocuteurs privilégiés, équivalences, correspondance dans l'organisation... Quelle répartition des tâches entre les partenaires ?
Les publics participent-ils ?	Evaluer les niveaux d'inclusion des programmes, le niveau d'ouverture	Approfondir et identifier les éléments qui excluent certains profils (ceux qui ont le moins d'accès au programme, etc.)

	<p>+ Evaluer l'aspect collectif et participatif des mobilités hybrides mises en œuvre</p> <p>Ex. échelle de likert de tout à fait d'accord à pas du tout d'accord</p>	<p>ou qui, au contraire permettent l'inclusion.</p> <p>Approfondir et identifier les éléments qui soutiennent la participation et l'implication des parties (sortir de la logique individuelle)</p>
Eléments organisationnels	<p>Composantes de ces mobilités hybrides : Quelles filières ? Contenus proposés ? Temporalité ? Intervenants ? Quels publics (étudiants, personnel, doctoants) ...</p>	<p><i>Illustrations éventuelles</i></p>
Aspects pédagogiques	<p>Avez-vous déjà été interpellé par des enseignants/étudiants/doctorants sur des aspects liés à la composante virtuelle mise en place dans les programmes d'échange ? Si oui, pourriez-vous en quelques mots illustrer la problématique ?</p>	<p>Illustrations de ces aspects via identification de bonnes pratiques</p> <p>Quelles thématiques ?</p> <p>Quelles méthodologies et approches pédagogiques pour créer des composantes virtuelles collaboratives et transnationales ?</p> <p>Quelle valeur ajoutée, au niveau pédagogique, pour ces mobilités hybrides ?</p> <p>Aspect innovant de ces formats de mobilité ?</p> <p>Quelle évaluation pédagogique spécifique, du fait de ce format hybride (et en particulier évaluation de la composante virtuelle) ?</p>
Intégration aux cursus et reconnaissance	<p>Evaluation de la valorisation et reconnaissance des mobilités hybrides dans les cursus ; Possibilité (oui ou non) d'inclure des activités hors catalogue de cours</p>	<p>Approfondissement sur base des résultats quantitatifs, identifier les bonnes pratiques, les éléments qui facilitent la transdisciplinarité, l'innovation et les compétences et outils numériques (durables)</p> <p><u>Questions fermées de type</u></p> <p><i>Est-ce que de tels programmes permettent effectivement une approche transdisciplinaire ?</i></p> <p><i>Donnent-ils du contenu neuf ou encore des méthodes d'apprentissage différentes ?</i></p> <p><i>Les mobilités hybrides permettent-elles de développer les compétences numériques ?</i></p>
	<p>Evaluation de la cohérence et l'adéquation entre les activités physiques et virtuelles qui sont proposées ?</p>	
Stratégie et communication	<p>Evaluation des mobilités hybrides en termes d'internationalisation, d'inclusion et de durabilité au sens large.</p> <p>Selon la stratégie, quelle communication est faite en interne concernant ces formats de mobilité ?</p> <p>Comment mesurer l'impact de ces mobilités hybrides ?</p>	<p>Approfondissement sur base des résultats quantitatifs et illustration de cas concrets, éprouvés</p>

Attentes	Interroger les attentes des coordinateurs relatives à la mobilité hybride	Approfondissement sur base des résultats quantitatifs
----------	---	---

7.2. Questionnaire du volet quantitatif

Connaissance

Le programme Erasmus+ définit la mobilité hybride comme « une mobilité physique combinée à une composante virtuelle facilitant l'apprentissage collaboratif en ligne fondé sur l'échange et le travail en équipe ».

1. Comment jugez-vous cette définition ? Est-elle opérationnelle ? Quels éléments devraient être explicités ?

.....
.....

2. Connaissiez-vous les conditions requises pour la mise en œuvre de chacun des types suivants de « mobilité hybride » ?

Items c et d adressés uniquement aux universités

	Oui, j'en suis sûr.e	Oui, j'en ai une vague idée	Non, je ne connais pas les conditions requises	Non, j'ignorais l'existence de ce type d'échange
a. Mobilité hybride des étudiant.e.s de courte durée	1	2	3	4
b. Mobilité hybride des étudiant.e.s de longue durée	1	2	3	4
c. Mobilité hybride des doctorant.e.s de courte durée	1	2	3	4
d. Mobilité hybride des doctorant.e.s de longue durée	1	2	3	4
e. Programmes intensifs hybrides (BIP)	1	2	3	4
f. Mobilités hybrides dans le cadre d'un projet de partenariat en action-clé 2	1	2	3	4
g. Mobilités hybrides dans le cadre des universités européennes Erasmus+	1	2	3	4

3. Avez-vous déjà mis en place des programmes de mobilités hybrides ?

1. Oui
2. Non, mais nous sommes sur le point de le faire
3. Non, mais nous espérons le faire
4. Non, nous n'avons pas l'intention de le faire

4. Si Q3 = 2 Quels formats de mobilité hybride comptez-vous mettre en place dans les prochains mois ?

1. Mobilité hybride des étudiant.e.s de courte durée
2. Mobilité hybride des étudiant.e.s de longue durée
3. *Pour universités uniquement* Mobilité hybride des doctorant.e.s de courte durée
4. *Pour universités uniquement* Mobilité hybride des doctorant.e.s de longue durée
5. paes intensifs hybrides (BIP)
6. Mobilités hybrides dans le cadre d'un projet de partenariat en action-clé 2
7. Mobilités hybrides dans le cadre des universités européennes Erasmus+

5. Si Q3 = 1 Participez-vous ou avez-vous participé au sein de votre établissement :

Plusieurs réponses possibles

	En tant qu'établissement coordinateur	En tant qu'établissement d'envoi	En tant qu'établissement d'accueil	En tant qu'établissement « co-hôte »	NC
a. Des programmes de mobilité hybride pour les étudiant.e.s, de courte durée	1	2	3	4	
b. Des programmes de mobilité hybride pour les étudiant.e.s, de longue durée	1	2	3	4	
c. <i>Pour universités uniquement</i> Des programmes de mobilité hybride pour les doctorant.e.s, de courte durée	1	2	3	4	
d. <i>Pour universités uniquement</i> Des programmes de mobilité hybride pour les doctorant.e.s, de longue durée	1	2	3	4	
e. Des programmes intensifs hybrides (BIP)	1	2	3	4	
f. Des mobilités hybrides dans le cadre d'un projet de partenariat en action-clé 2	1	2	3	4	
g. Des mobilités hybrides dans le cadre des universités européennes Erasmus+	1	2	3	4	
h. D'autres formes de mobilité hybride, hors programme Erasmus+	1	2	3	4	

précisez :					
---------------------	--	--	--	--	--

6. Selon vous, quelle est/pourrait-être la plus-value de la mobilité hybride vis-à-vis de la mobilité physique classique ?
1. Plus grande inclusion
 2. Nouvelles compétences digitales
 3. Dimension verte
 4. Plus grande participation
 5. Enseignement innovant
 6. Flexibilité
 7. Gain de temps
 8. Gain d'argent
 9. Autre (veuillez préciser)
 10. Aucune plus-value (*Modalité mutuellement exclusive*)
7. Quels sont/pourraient être au contraire les freins et difficultés qu'elle soulève
1. Manque de communication
 2. Lourdeur administrative
 3. Peu d'implication en interne
 4. Peu d'implication des partenaires externes
 5. Matériel informatique et digital pas adapté
 6. Manque de financement
 7. Organisation compliquée
 8. Peu de valeur ajoutée pédagogique
 9. Manque d'intérêt de la part des participants
 10. Autres (veuillez préciser)
-
8. Outre ces différents types de mobilités, avez-vous déjà organisé des...
- Plusieurs réponses possibles*
- a. Des séjours intensifs en présentiel sans la composante virtuelle (exemple : Programmes intensifs sous 2007-2014, semaines internationales)
 - b. Des échanges reprenant la composante virtuelle sans séjour sur place
 - c. Aucun de ces 2 formats n'est organisé

Pratiques

Pour ceux qui organisent un certain type de mobilité hybride (filtre Q3 = 1)

Publics et parties prenantes

9. A quel(s) domaine(s) d'études s'adressent les programmes de mobilité hybride organisés au sein de votre établissement ?
- Plusieurs réponses possibles*
1. Philosophie
 2. Théologie
 3. Langues, lettres et traductologie
 4. Histoire, histoire de l'art et archéologie
 5. Information et communication
 6. Sciences politiques et sociales
 7. Sciences juridiques

8. Criminologie
9. Sciences économiques et de gestion
10. Sciences psychologiques et de l'éducation
11. Sciences médicales
12. Sciences vétérinaires
13. Sciences dentaires
14. Sciences biomédicales et pharmaceutiques
15. Sciences de la santé publique
16. Sciences de la motricité
17. Sciences
18. Sciences agronomiques et ingénierie biologique
19. Sciences de l'ingénieur et technologie
20. Art de bâtir et urbanisme
21. Art et sciences de l'art
22. Arts plastiques, visuels et de l'espace
23. Musique
24. Théâtre et arts de la parole
25. Arts du spectacle et technique de diffusion et de communication
26. Danse
27. Transversal (personnel administratif)

10. A quel(s) cycle(s) d'études s'adressent les programmes de mobilité hybride organisés au sein de votre établissement ?

(Dédoublé pour chaque item 1, 2 ou 3 coché à la Q5 + montrer item concerné)

1. Premier cycle
2. Deuxième cycle
3. Troisième cycle
4. Aucun cycle (personnel enseignant, administratif, etc.)

11. A quel type de personnel s'adressent les programmes de mobilité hybride organisés au sein de votre établissement ?

Plusieurs réponses possibles

1. Enseignant
2. Administratif
3. Aucun personnel

12. Est-ce que dans votre établissement, les programmes de mobilité hybride permettent de toucher :

a. Un plus grand nombre d'étudiant.e.s que la mobilité physique classique	Plutôt non	Plutôt oui
b. <i>Pour universités uniquement</i> Un plus grand nombre de doctorant.e.s que la mobilité physique classique	Plutôt non	Plutôt oui
c. Un plus grand nombre de membres du personnel enseignant que la mobilité physique classique	Plutôt non	Plutôt oui
d. Un plus grand nombre de membres du personnel administratif que la mobilité physique classique	Plutôt non	Plutôt oui
e. Des programmes d'étude différents que la mobilité internationale classique que la mobilité physique classique	Plutôt non	Plutôt oui
f. Des profils différents que la mobilité internationale classique, <i>précisez</i> :	Plutôt non	Plutôt oui
g. Autre, <i>précisez</i> :	Plutôt non	Plutôt oui

Éléments organisationnels, gestion, administratif et reconnaissance académique
Dédoublé selon les items cochés à la Q5 (pas distinguer les publics)

13. **Question supprimée**

14. Globalement, sur une échelle de 1 (pas du tout cohérent) à 10 (tout à fait cohérent), évaluez la cohérence et l'adéquation entre les activités physiques et virtuelles proposées dans ce type de programme de mobilité hybride.

Pas du tout cohérent	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Tout à fait cohérent
----------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----------------------

15. Globalement, sur une échelle allant de 1 (très fastidieux) à 10 (très simple), évaluez la charge administrative que ce type de mobilité hybride représente (élaboration du contrat de bourse, convention d'étude, rapport final...).

Très fastidieux	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Très simple
-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-------------

16. Globalement, comment évalueriez-vous l'implication de chacun dans ce type de programme de mobilité hybride développé au sein de votre établissement ?

	Pas du tout d'implication	Implication ponctuelle	Implication importante	NC
a. Les étudiant.e.s	1	2	3	4
b. Les enseignant.e.s	1	2	3	4
c. <i>Pour universités uniquement</i> Les doctorant.e.s	1	2	3	4
d. La direction	1	2	3	4
e. Vous-même (les coordinateur.trice.s Erasmus)	1	2	3	4
f. Le personnel administratif (comptabilité, ...)	1	2	3	4
g. Vos partenaires (autres établissements du supérieur)	1	2	3	4
h. Des partenaires extérieurs (non établissements scolaires)	1	2	3	4
i. Les enseignant.e.s invité.e.s via les bourses STA	1	2	3	4
j. Service de communication				
k. Autre, <i>précisez</i> :	1	2	3	4

17. **Question supprimée**

18. Utilisez-vous des fonds propres, autrement dit, votre établissement et/ou les étudiants, enseignants, personnels contribuent-ils financièrement à ces mobilités (hors financements Erasmus+) ?

Plusieurs réponses possibles

- a. Oui, notre établissement
- b. Oui, nos enseignants
- c. Oui, nos étudiants
- d. Oui, nos membres du personnel
- e. Non

19. Concernant votre relation avec les partenaires, comment évalueriez-vous votre collaboration sur une échelle de 1 (inexistante) à 10 (excellente) ?

Inexistante	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Excellente
-------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	------------

Résultats, stratégie d'internationalisation et communication

Pour ceux qui organisent un certain type de mobilité hybride (si Q3 = Oui)

20. Selon -vous, est-ce que la mobilité hybride....

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans opinion
a. Renforce les liens entre les établissements du supérieur d'un même type (universités, HE, ESA) en Europe et dans le monde	1	2	3	4	5
b. Jette des ponts entre établissements du supérieur de types différents en Europe et dans le monde	1	2	3	4	5
c. Renforce l'inclusion de tous	1	2	3	4	5
d. Permet l'accès à la mobilité aux participants avec moins d'opportunités (AMO)	1	2	3	4	5
e. Favorise l'interdisciplinarité	1	2	3	4	5
f. Permet de faire vivre une expérience internationale à un plus grand nombre	1	2	3	4	5
g. Répond à des enjeux organisationnels au sein de certaines filières	1	2	3	4	5
h. Permet de développer et pérenniser un réseau de partenaires européens et internationaux	1	2	3	4	5
i. Répond aux enjeux du développement durable	1	2	3	4	5
j. Permet de réduire l'empreinte carbone des établissements	1	2	3	4	5
k. Permet de développer des méthodes et contenus innovants	1	2	3	4	5
l. Autre, précisez :	1	2	3	4	5

21. En quelques mots, pouvez-vous expliquer comment ces formats hybrides s'insèrent dans votre stratégie d'internationalisation ?

.....
.....

Pour tous

22. Avez-vous eu des retours concernant la création et la mise e œuvre de la composante virtuelle de la mobilité hybride ?
- Non
 - Oui, *précisez sur quel(s) aspects* :

Communication

Pour ceux qui organisent un certain type de mobilité hybride (si Q3 = Oui)

23. Quelle est la stratégie de communication en interne concernant les formats de mobilité hybrides?

.....
.....

Attentes - Prospective

Pour tous

24. A qui selon vous les programmes de mobilité hybride devraient-ils s'ouvrir en priorité? (statut, secteur, programmes, cursus...)

.....
.....

25. Selon vous, qu'est-ce qui pourrait faciliter l'organisation de mobilités hybrides au sein des établissements de l'enseignement supérieur en FWB ? (coordination, public touché, champ d'action, contraintes et facteurs de succès, efficacité et impact, durabilité, genre, répliquabilité,...)

.....
.....

26. Avez-vous d'autres éléments à partager sur le sujet ?

.....
.....

27. Afin de clôturer ce questionnaire, nous souhaiterions récolter les coordonnées de personnes-ressources à interroger dans le cadre du volet qualitatif qui se déroulera fin de cette année. Moyennant leur accord, pouvez-vous nous renseigner les coordonnées de :

- Enseignants impliqués dans un programme de mobilité hybride :
- Etudiants impliqués dans un programme de mobilité hybride :
- Pour universités uniquement* Doctorants impliqués dans un programme de mobilité hybride :
- J'accepte d'être moi-même recontacté dans ce cadre : 1. Oui 2. Non

Merci de préciser chaque fois le format de mobilité hybride spécifique concerné.

7.3. Guide d'entretien du volet qualitatif

Interview de (+ fonction + établissement)

Date et heure + modalité de l'interview :

→ Pour la terminologie « mobilité hybride », pour les interviews aux étudiants, veiller à utiliser le format spécifique de mobilité hybride auquel ils ont pris part ; pour l'ensemble des entretiens, veiller à savoir de quel type de mobilité on parle

Questions	Réponses
<ul style="list-style-type: none"> • Rôle, fonction de l'interlocuteur • Type de mobilité hybride, critères rencontrés : <i>(Aussi Programmes intensifs transnationaux (sans la composante virtuelle), l'action clé-1, l'action clé-2, les universités européennes, etc.)</i> • Organisme d'envoi et/ou d'accueil • Expérience qui a déjà eu lieu / est en cours / est en réflexion 	
<p><i>Connaissance et compréhension du concept de mobilité hybride</i></p> <p>(Pour tous) Au-delà de votre propre expérience, qu'est-ce que vous comprenez quand on vous parle de mobilité hybride ? Quels sont les atouts que représente ce nouveau type de mobilité ? Quelles sont les faiblesses que vous pouvez éventuellement pointer ? A quels enjeux la mise en place de mobilités hybrides vous semble-t-elle répondre ?</p> <p>(Coordinateur.trice.s, Personnel impliqué dans la mise en œuvre) Quels outils/supports ou quelles informations pourraient vous permettre de mieux maîtriser ce type de programmes ?</p>	

<p style="text-align: center;"><i>Expérience vécue</i></p> <p>(Coordinateur.trice.s, Personnel impliqué dans la mise en œuvre) Comment se passe la création d'un programme de mobilité hybride ? Qui donne l'impulsion ? Quelle charge administrative cela représente-t-il ?</p> <p>(Coordinateur.trice.s) Comment façonnez-vous les programmes de façon à ce qu'ils puissent s'insérer dans la mobilité Erasmus ? Quelles sont les éventuelles difficultés que vous avez à rencontrer concernant certains critères (cf matrice – dispo en fin de guide) ? Avez-vous mis en place des expériences en-dehors du programme Erasmus+ et pourquoi ?</p> <p>(Personnes ayant participé à un échange de mobilité hybride, Personnel impliqué dans la mise en œuvre) Concrètement, comment s'est déroulée l'échange en mobilité hybride auquel vous avez participé / auquel vous avez contribué? Avez-vous mis en place/bénéficié d'une préparation/d'un encadrement en amont, de quel type? Quel(s) type(s) d'activité étaient proposé(s) ? Sur quelle(s) thématique(s)/quel(s) contenu(s) ? Avec quel(s) intervenant(s) ? Comment se sont-elles enchaînées, etc.</p> <p>(Personnes ayant participé à un échange de mobilité hybride) Comment avez-vous vécu la mobilité hybride à laquelle vous avez participé ? Diriez-vous que vous avez vécu une expérience réussie ? Qu'est-ce que vous en retirez de positif ? Si vous deviez changer un élément quel serait-il ? Y a-t-il des outils qui vous ont manqué afin de mieux aborder cet échange ? Avez-vous le sentiment d'avoir réellement vécu une expérience internationale ?</p>	
--	--

Relations avec les partenaires, publics et parties prenantes

(Coordinateur.trice.s, Personnel impliqué dans la mise en œuvre) Est-ce que selon vous ce type de programme est accessible à tous ? (niveaux, domaines d'étude, niveau, compétences technologiques, moyens financiers...) Certains profils sont-ils de facto exclus de ce type de programme d'échange ?

Est-ce que ce nouveau type de mobilité vous permet de toucher un public différent de celui que vous avez l'habitude de toucher ? Quels sont les critères de sélection éventuellement mis en place ?

Quelles opportunités nouvelles ce type de mobilité ouvre-t-il à vos publics ?

(Personnes ayant participé à un échange de mobilité hybride) Quel type de public avez eu l'occasion de rencontrer lors de votre échange en mobilité hybride ? Est-ce que selon vous, ce type d'échange est accessible à tous les profils ?

(Coordinateur.trice.s, Personnel impliqué dans la mise en œuvre) Comment s'est passé de façon concrète la construction du programme ? Qui a été impliqué, de quelle façon, sur quels aspects ? Comment favoriser l'implication de tous ? La direction de votre établissement a-t-elle été impliquée dans la mise en œuvre de ces mobilités hybrides ?

Comment ce (nouveau) type de mobilité est-il perçu par votre établissement, la direction, les enseignants, les élèves, vos partenaires... ?

Quel a été/ est le type d'implication, le soutien que vous recevez de votre direction ?

Avec quels (et quels types de) partenaires avez-vous travaillé ? Comment s'est déroulé la prise de contact et la répartition des tâches/rôles de chacun ? Avez-vous pu compter sur vos partenaires ?

Quelles difficultés avez-vous rencontré dans votre relation avec les partenaires, en interne (direction, collègues, étudiants) ? A contrario, qu'est-ce que vous avez pu retirer de vos échanges avec ceux-ci ?

Quelles sont les contraintes que vous avez éventuellement rencontrées, liées au programme Erasmus+, à la nature de votre établissement (taille, domaine, accords préexistants entre établissements, etc.)

<p><i>Aspects pédagogiques – Intégration au cursus</i></p> <p>(Personnes ayant participé à un échange de mobilité hybride, Personnel impliqué dans la mise en œuvre) Qu'est-ce que la participation à ce programme vous a apporté en termes de compétences, connaissances et d'outils différents/nouveaux ? Avez-vous pu expérimenter de nouvelles méthodologies d'apprentissage et techniques de travail ? Dans quelle mesure considérez -vous les outils/méthodologies mobilisés lors de votre échange comme « innovants » ? Quelle était selon vous la cohérence entre les activités proposées « en présentiel » et « en virtuel » ? Dans quelle mesure ce type d'échange permet-il selon vous de renforcer les/vos compétences numériques ? Quelles sont les éventuelles limites d'une telle approche ?</p> <p>(Personnes ayant participé à un échange de mobilité hybride) Avez-vous pu mobiliser/réutiliser ceux-ci depuis votre « retour » ? Comment pensez-vous valoriser cette expérience ? Que retirez-vous de votre échange ? Comment cette expérience vient-elle s'insérer dans votre parcours pédagogique/professionnel ? En termes de reconnaissance, d'acquisition de compétences utiles et/ou de réseautage ?</p> <p>(Personnel impliqué dans la mise en œuvre) Quelle valeur ajoutée, au niveau pédagogique, pour ces mobilités hybrides ? Sur quelles méthodologies et approches pédagogiques, vous êtes-reposés pour créer des composantes virtuelles collaboratives et transnationales ? Et concernant l'aspect de travail collaboratif de la composante virtuelle ? (veiller à avoir les aspects techniques et d'approches pédagogiques) Comment évaluez-vous les acquis d'apprentissage des étudiantes et étudiants ayant participé à une mobilité hybride ? (évaluation de l'étudiant, du travail collaboratif, de l'acquisition d'UE) Est-ce que de tels programmes permettent effectivement une approche transdisciplinaire selon vous ? Comment ? Quels sont les effets que vous avez pu déceler au niveau des publics ayant participé à un échange de type « mobilité hybride » ?</p> <p>(Tous) A long terme, quelle(s) conséquence(s) pensez-vous que la mise en œuvre de mobilités hybrides aura sur les programmes de cours, sur votre cursus, sur la stratégie d'internationalisation de l'établissement ?</p>	
---	--

<p style="text-align: center;"><i>Attentes</i></p> <p>Quelles sont vos attentes vis-à-vis de ce nouveau type de mobilité internationale ?</p> <p>(Coordinateur.trice.s, Personnel impliqué dans la mise en œuvre) En termes de renforcement des relations avec d'autres établissements, en interne à votre établissement, et d'apprentissages pour vos publics ?</p> <p>Si vous avez l'intention de développer ce type d'échange dans le futur, pour quoi, dans quel(s) domaine(s) et à destination de quel(s) public(s) en priorité ?</p> <p>Si ce n'est pas le cas, qu'est-ce qui vous retient ?</p> <p>(Personnes ayant participé à un échange de mobilité hybride) En termes d'expérience, de rencontres, d'apprentissages ?</p> <p>(Tous) Souhaitez-vous encore partager une expérience particulièrement réussie ? Un bon souvenir ? (une « bonne pratique »)</p>	
<p><i>Caractère reproductible de l'expérience : autres types d'établissements, autres cursus, autres consortium...</i></p>	
<p>⇒ Pour terminer cet entretien, avez-vous des (d'autres) coordonnées d'enseignants, d'étudiants, de membres du personnel ayant participé ou pris part à l'organisation de tels types de mobilités ? Est-ce que vous pourriez les « motiver » à répondre à nos sollicitations par mail et/ou est-ce que vous disposez d'un autre moyen de contact ?</p>	

7.4. Grille d'analyse des entretiens

Identification	
Type d'établissement	
Statut du répondant	
Domaine	
Type(s) de mobilité	
Envoi ou accueil	
Caractéristiques et effets	
Compréhension de la mobilité hybride	
Connaissances des programmes et des modalités	
<i>Citation(s) intéressante(s)</i>	
Atouts (bénéfice actuel)	
<i>Citation(s) intéressante(s)</i>	
Enjeux (bénéfice à moyen ou long terme)	
<i>Citation(s) intéressante(s)</i>	
Faiblesses (perte par rapport à la mobilité classique)	
<i>Citation(s) intéressante(s)</i>	
Freins (difficulté de mise en place ou de déroulement)	
<i>Citation(s) intéressante(s)</i>	

Liens avec les aspects transversaux du programme Erasmus+	
Inclusion (accessibilité)	
<i>Citation(s) intéressante(s)</i>	
Dimension verte	
<i>Citation(s) intéressante(s)</i>	
Dimension digitale	
<i>Citation(s) intéressante(s)</i>	
Pratiques	
Mise en place (méthodes, impulsion, partenariat)	
Expérience	
Pratiques innovantes	
Bonnes pratiques (éléments ou récits d'illustration)	
<i>Citation(s) intéressante(s)</i>	
Moteurs (éléments concrets facilitant la mise en place)	
<i>Citation(s) intéressante(s)</i>	
Reproductibilité	
En général	
Selon le domaine	
Selon la structure d'établissement	
Selon la modalité (cours, stage, séminaire, ...)	

Selon le niveau	
<i>Citation(s) intéressante(s)</i>	
Attentes	
A court terme	
A moyen et long terme	
Impact	
<i>Citation(s) intéressante(s)</i>	

