

Chapitre 5

Se relier à l'avenir : le rôle des mobilités spatiales dans les biographies imaginées des jeunes

Simona Isabella, Giuliana Mandich

INTRODUCTION

Arjun Appadurai définit la capacité à l'aspiration comme l'« aptitude à lire la carte d'un voyage dans l'avenir » (2004, p. 76). La mobilité est une composante essentielle de l'élaboration de ce voyage pour les jeunes d'aujourd'hui – à la fois dans le discours public (comme objectif à atteindre en matière de politique européenne de la jeunesse, par exemple) et comme élément susceptible d'ouvrir de nouvelles perspectives de changement dans l'existence des individus et leurs parcours professionnels.

En nous appuyant sur l'« approche par les capacités » (Sen, 1980) et les développements ultérieurs apportés par Appadurai (2004), nous soutenons qu'il est fondamental d'envisager la mobilité non seulement comme un comportement réel, mais aussi comme véhiculant tout un ensemble d'éléments culturels à même de rendre possible la mobilité dans l'existence des personnes. Sen établit une distinction entre « capacité » et « mode de fonctionnement », où le second indique une réalisation ou un résultat, tandis que la première représente la capacité à parvenir à un tel fonctionnement. Une « capacité » peut être définie comme une possibilité ou comme la liberté d'agir selon ses choix personnels. Il conviendrait par conséquent d'évaluer le bien-être non pas tant par ce que sont ou ce que font les personnes, que par ce à quoi elles sont libres d'être ou de faire ; par exemple, être en bonne santé, savoir lire et écrire, savoir participer à la vie de la collectivité, mais aussi être capable de comprendre comment la mobilité peut déterminer leur avenir. Pour être en mesure de situer dans cette perspective les aspirations des jeunes vis-à-vis de la mobilité, nous mettons également à profit le concept de « motilité » (Kaufmann, 2002 ; Kaufmann *et al.*, 2010).

Pour donner un exemple de l'utilité de cette perspective, nous aborderons dans le présent article le rôle de la mobilité dans un avenir imaginé par la jeunesse actuelle. Notre étude (qui s'inscrit dans un plus vaste projet d'enquête sur la jeunesse¹⁶) s'appuie sur l'analyse de 340 essais rédigés par des lycéens âgés de 18 et 19 ans originaires de la plus grande ville de Sardaigne¹⁷, à qui il a été demandé de s'imaginer à l'âge de 90 ans et de raconter l'histoire de leur vie. Comme nous le verrons, ce qui se profile à la lecture de leurs biographies imaginées, c'est que la mobilité semble être un facteur de grande importance dans les aspirations des jeunes. Mais leur conception d'une mobilité future nous offre un récit bien plus ambivalent à propos de la mobilité en tant que telle, en tant que possibilité concrète dans l'existence des jeunes.

Nous estimons qu'une interprétation mesurée de cette ambivalence va bien au-delà du cas unique et limité que nous traitons ici. Cette ambivalence devrait servir d'exemple significatif en matière d'identification des obstacles culturels (sur le plan du savoir socialement construit, des compétences et des attitudes fondées sur des valeurs) qui limitent l'accès à la mobilité des jeunes d'aujourd'hui. Elle concerne, en somme, directement l'un des principaux objectifs de la politique européenne de la jeunesse.

LA MOBILITÉ ENVISAGÉE PAR LA POLITIQUE DE JEUNESSE : UNE BRÈVE DESCRIPTION

Depuis la fin des années 1980, époque où l'Union européenne entreprend d'encourager les échanges de jeunes par la mise en place des programmes de financement spécifiques comme « Erasmus » et « Jeunesse pour l'Europe »¹⁸, la mobilité des jeunes est un élément omniprésent dans l'ordre du jour de l'Union européenne. Dans les années 1990, le Conseil de l'Europe adopte une série de résolutions pour promouvoir la mobilité géographique des jeunes (Association européenne des Cartes Jeunes). Au cours de cette phase, la mobilité des jeunes est progressivement considérée comme un atout en matière de politique européenne de la jeunesse, aboutissant à la publication en 2001 du livre blanc de la Commission européenne intitulé « Un nouvel élan pour la jeunesse européenne ». Ce livre blanc a pour objectif principal de proposer un cadre renouvelé de coopération entre les différents acteurs du domaine de la jeunesse, afin d'améliorer la contribution des jeunes aux décisions qui les concernent. Il entend également réagir à la profonde désaffection des jeunes envers les formes traditionnelles de participation à la vie publique et, afin d'aider les pays de l'Union européenne à mettre en œuvre des actions pour la jeunesse européenne, propose un cadre inédit de coopération entre pays de l'Union européenne. En 2006, la Charte européenne de qualité pour la mobilité constitue le

16. Pour une information plus complète sur le projet d'enquête, voir <http://people.unica.it/ifuture/>.

17. La Sardaigne est l'une des régions traditionnellement défavorisées d'Italie, sur le plan économique et concernant l'accès au système éducatif : le chômage des jeunes s'élevait en 2012 à 47,3 % (comparé au chiffre moyen de 35,3 % pour l'ensemble de l'Italie, ce qui est très au-dessus de la moyenne européenne qui est de 22,8 %). Le handicap des jeunes est également constant en matière de résultats scolaires. Par exemple, la proportion de personnes titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur pour le groupe d'âge des 30-34 ans est de 17,6 % en Sardaigne, 21,7 % en Italie, alors que la moyenne de l'Union européenne est de 35,8 %.

18. Pour un compte rendu complet de l'histoire de la politique européenne de jeunesse, voir Briga, 2012.

document de référence des séjours d'éducation et de formation à l'étranger, afin de garantir aux participants une expérience positive : s'adressant à l'ensemble des États membres, la charte offre des orientations quant aux modalités de la mobilité des participants, jeunes ou adultes, dans les domaines de l'éducation et de la formation professionnelle. Par la suite, le Programme d'action jeunesse (2007-2013) souligne l'importance de la participation des jeunes dans la société en tant que citoyens actifs, afin de renforcer leur sentiment d'appartenance à l'Europe. En 2008, les conclusions du Conseil de l'Union européenne sur la mobilité des jeunes attirent l'attention sur le fait que la mobilité des jeunes est un facteur essentiel à la promotion du sentiment d'appartenance européenne, favorisant l'insertion sociale et professionnelle en vue de garantir la compétitivité de l'économie européenne. L'Union européenne comme le Conseil de l'Europe s'accordent sur le fait que la mobilité des jeunes est une question prioritaire dans le domaine de la politique de jeunesse et collaborent à la développer. En effet, l'une des initiatives phares de l'Agenda/Europe 2020 présentées par la Commission européenne est l'initiative « Jeunesse en mouvement » qui a notamment pour priorités l'amélioration de la mobilité géographique des jeunes dans toute l'Europe.

Les programmes et documents européens en matière de politique de jeunesse indiquent que la mobilité est une compétence que doivent acquérir les jeunes s'ils veulent améliorer les conditions générales de leur existence et aspirer à un avenir meilleur pour eux-mêmes et pour l'Europe dans son ensemble. La mobilité est en fait considérée comme un « instrument décisif contribuant à préparer les jeunes à vivre dans la société du futur, à être ouverts aux nouvelles idées et à faire face à l'inconnu, qui vise à étendre les occasions de mobilité à des fins d'apprentissage à l'ensemble des jeunes Européens à l'horizon 2020, en mobilisant des ressources et en supprimant les obstacles entravant la poursuite d'une expérience d'apprentissage à l'étranger » (Briga, 2012, p. 77).

Les politiques européennes relatives à la mobilité des jeunes mettent en valeur l'idée que les jeunes sont des acteurs décisifs, « investis de la responsabilité de déterminer les orientations futures de nos sociétés » (Eriksson, 2012, p. 22). Toutefois, si on les compare aux objectifs de la politique européenne, il résulte des données disponibles en matière de mobilité une image quelque peu différente. Les tendances à long terme indiquent que les jeunes Européens sont de plus en plus mobiles, dans la mesure où ils franchissent désormais plus fréquemment les frontières nationales pour aller étudier à l'étranger, exercer un emploi rémunéré ou travailler à titre bénévole, ou voyager pour le plaisir. Toutefois, la crise économique depuis 2008 s'est traduite depuis cette date par un plafonnement, voire par un recul de la mobilité des jeunes dans de nombreux pays. Selon le rapport de l'Union européenne sur la jeunesse publié en 2012, il ressort des statistiques en matière de mobilité qu'à l'heure actuelle seul un nombre limité de jeunes a vécu pendant une période (de plus d'un mois) à l'étranger à des fins professionnelles¹⁹. Dans l'ensemble, les jeunes indiquent dans leur immense majorité ne s'être jamais aventurés à l'étranger en vue d'un apprentissage ou d'une formation. En effet, seuls 13,5 % d'entre eux ont étudié dans un autre pays.

19. Voir le rapport de l'Union européenne sur la jeunesse, 2012, p. 35. Les données présentées s'appuient sur les résultats de l'enquête Eurobaromètre « Youth on the Move », 2011.

Même si la suppression des obstacles entravant la mobilité des jeunes est l'un des principaux objectifs réaffirmés dans la politique de l'Union européenne, les résultats ne sont pas aussi prometteurs qu'escomptés. De plus, l'objectif de l'inclusion des catégories désavantagées n'a absolument pas été atteint. La résistance semble être particulièrement forte parmi les jeunes Italiens, du moins selon les données européennes officielles.

Il ressort des données sur la mobilité publiées en 2012 dans le rapport de l'Union européenne sur la jeunesse que seuls 12 % des jeunes adultes italiens déclarent avoir séjourné à l'étranger – ou séjournaient à l'étranger à la date de l'enquête – dans une perspective éducative. À la différence de la moyenne européenne (qui est supérieure en ce qui concerne les périodes passées à l'étranger dans le cadre de la mobilité à des fins d'apprentissage), la proportion de séjours à l'étranger d'une durée minimale d'un mois à des fins autres que l'éducation et la formation, ou les vacances et le tourisme, est particulièrement faible (avec une moyenne de 12 %, l'Italie se place en seconde position des pays européens enregistrant le taux le plus faible).

En outre, la durée des séjours est généralement brève, étant donné que la proportion de jeunes adultes italiens diplômés de l'enseignement supérieur ayant séjourné à l'étranger durant au moins trois mois à des fins d'éducation ou de formation est l'une des plus faibles d'Europe. L'Italie est par conséquent l'un des pays où il est le moins probable que des étudiants européens décident d'étudier dans le cadre d'un programme de mobilité financé par l'Union européenne. Il n'est donc pas surprenant que la majorité des jeunes adultes en Italie (55 %) déclarent qu'ils ne sont pas disposés – ou qu'ils n'ont que peu le désir – de travailler dans un autre pays européen (l'Italie est le deuxième pays le moins « disposé » des pays de l'Union européenne).

L'analyse approfondie du cas italien exige un examen plus minutieux. D'une part, il semblerait que l'absence de politique de jeunesse au niveau national aboutisse à un affaiblissement de l'efficacité des politiques européennes de jeunesse ; d'autre part, les jeunes paraissent dans l'incapacité d'exploiter les possibilités que leur offrent les programmes européens. Même si les raisons sous-jacentes à une telle résistance ne sont pas entièrement comprises, il convient de faire remarquer que, selon l'enquête Eurobaromètre 2011, l'absence de moyens financiers ou le coût trop élevé d'un séjour ne constituent pas les raisons principales pour lesquelles les répondants n'ont pas séjourné à l'étranger (20 %) ; la principale raison est un manque d'intérêt (28 %).

MOBILITÉS ET MOTILITÉS

Comme nous l'avons vu, la mobilité est une composante essentielle de la politique européenne, mais ce concept a des aspects multiples qui doivent être analysés si l'on veut mieux les comprendre. Il convient pour ce faire non seulement d'étudier les différentes formes de mobilité (vacances, formation, emploi et volontariat, à court et à long termes, physiques et virtuelles), mais aussi d'examiner de manière approfondie les diverses significations que revêt la mobilité et la manière dont elles sont traduites tant dans le discours public que dans les récits personnels. À titre d'exemple, une analyse attentive des points essentiels du discours européen sur la jeunesse et sur la mobilité montre qu'il existe au moins trois significations distinctes attachées au terme.

La mobilité est décrite en premier lieu comme une liberté de mouvement. Sous cette acception, la mobilité est un droit, comme le déclare explicitement le Livre vert « Promouvoir la mobilité des jeunes à des fins d'apprentissage » : « Le droit à la mobilité et de franchir les frontières nationales est l'une des libertés fondamentales que l'Union européenne confère à ses citoyens » (Commission européenne, 2009).

De plus, comme le déclare le *Livre blanc « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 »* : « La mobilité pour les personnes, qui est passée de 17 kilomètres par jour en 1970 à 35 kilomètres en 1998, est considérée comme un acquis, voire un droit » (Commission européenne, 2001, p. 11).

Le lien unissant mobilité, liberté et droits est depuis longtemps reconnu et, aujourd'hui, bien établi (Sager, 2006, p. 467). Sous cette acception, la mobilité exprime l'idée qui constitue le socle de la création d'un espace économique, politique et social européen ; il convient à ce titre de rappeler que le fondement de la politique économique et sociale de l'Union européenne peut se résumer par le principe des « cinq libertés » – libre circulation des biens, du capital, des services, des personnes et des connaissances.

En second lieu, la mobilité est présentée dans les documents d'orientation comme une expérience nécessaire à l'amélioration à la fois des possibilités et des perspectives offertes aux citoyens européens. L'exercice de la mobilité est tenu pour un instrument fondamental de la construction de la citoyenneté européenne.

« La mobilité dans une perspective d'apprentissage, autrement dit la mobilité transnationale pour l'acquisition de nouvelles compétences est un des meilleurs moyens pour les individus, et pour les jeunes en particulier, d'améliorer leur employabilité et leur épanouissement personnel. Des études confirment que la mobilité dans le contexte de l'éducation et la formation enrichit le capital humain, car les apprenants acquièrent de nouvelles connaissances, ainsi que des compétences linguistiques et interculturelles. »

Commission européenne, 2008a, p. 2

Tirer parti des occasions qu'offre la mobilité est considéré comme une contribution essentielle à la réalisation de nombreux objectifs de la politique européenne, et une littérature de plus en plus abondante est consacrée à l'étude et à l'évaluation des conséquences de la mise en œuvre de la mobilité sur le développement personnel (amélioration des compétences et de l'employabilité des personnes) ainsi que sur le développement du sentiment de citoyenneté européenne, contribuant ainsi à former les jeunes appelés à devenir de futurs dirigeants et citoyens animés par un plus grand respect de la diversité (King et Raghuram, 2013 ; Kuhn, 2012 ; Sigalas, 2010).

Une troisième acception, plus particulièrement pertinente dans le cas de la politique de jeunesse, envisage la mobilité comme une compétence en soi. Selon Olsson *et al.* (2011), la mobilité comme compétence joue un rôle essentiel pour définir la place privilégiée qu'occupent les jeunes dans le projet européen. « La mobilité est par conséquent reconnue comme la compétence mise en œuvre par le jeune pour s'élever au-dessus des contextes provinciaux et locaux » (Olsson *et al.*, 2011). Être

mobile est l'un des attributs qui caractérisent la citoyenneté européenne « idéale » et « parmi ces objectifs, le signifiant flottant "jeune" est codé comme étant ou devenant un franchisseur de frontière actif, participatif, débordant d'initiatives, entreprenant, créatif, éprouvant des sentiments de solidarité et muni d'une compréhension illimitée de la diversité culturelle et des valeurs communes supposées à l'Europe telle qu'elle existe » (Olsson *et al.*, 2011).

L'examen de la complexité des significations de la mobilité nous amène à souligner que la mobilité ne saurait être considérée comme un comportement identifiable et clairement défini (être mobile ou non). Dans une perspective culturelle, la mobilité doit être considérée comme une forme de capital culturel intégré (Holdsworth, 2006), exprimant des valeurs, des aspirations ainsi que des projets de vie, et nécessitant des ressources pratiques et cognitives.

Dans le champ des études sur la mobilité, le concept de motilité a été récemment développé précisément pour traiter de cette dimension de la mobilité (la mobilité comme potentialité de mouvement²⁰).

La motilité peut être définie comme la « manière avec laquelle un individu ou un groupe prend possession du domaine des possibilités de mobilité et le met à profit pour développer des projets personnels » (Flamm et Kaufmann, 2006, p. 168). Trois facteurs interdépendants déterminent la motilité d'une personne et définissent ce qui a été appelé « capital de motilité » : l'accès, la compétence et les savoir-faire, et l'appropriation cognitive. L'accès désigne la facilité avec laquelle un individu peut tirer parti de la mobilité (conformément à l'usage croissant du terme « accès » qui transcende ses connotations spatiales d'origine et fait référence à la notion d'accès public aux ressources et aux occasions). La compétence désigne en matière de mobilité les savoir-faire et les aptitudes requises (aptitudes physiques), les compétences acquises (par exemple le permis de conduire) et les compétences organisationnelles (par exemple la synchronisation des activités et la planification). L'appropriation cognitive, enfin, désigne les manières dont les agents de mobilité évaluent les options de mobilité et concerne les stratégies, valeurs, représentations et habitudes. Le concept de motilité se distingue des pratiques de mobilité puisque ces dernières représentent l'accomplissement de l'aptitude à choisir la mobilité. En ce sens, la mobilité est considérée comme une chance.

En réévaluant l'engagement de l'Union européenne en faveur de l'accroissement de la mobilité, nous pouvons dire que, s'il est nécessaire de supprimer les obstacles qui entravent la mobilité comme comportement (accessibilité), il conviendrait peut-être de prêter davantage d'attention à l'ensemble plus complexe d'éléments culturels grâce auxquels les jeunes de l'Union européenne peuvent considérer la mobilité comme une possibilité. Pour poursuivre dans cette direction, il conviendra de se préoccuper de questions plus spécifiques, notamment : quelles formes de connaissances et de capacité organisationnelle sont nécessaires ? Quels types de stratégies de mobilité sont mises en œuvre ? Quels types de valeurs, de représentations et d'habitudes affectent la mobilité ?

20. L'extension de la notion biologique de mobilité aux potentialités de mobilité des êtres humains a été proposée par Kaufmann, 2002. Pour une analyse récente du concept, voir Kellerman, 2012.

LES ENSEIGNEMENTS D'UNE ÉTUDE DE CAS : RÉCITS DE MOBILITÉ TELLE QU'IMAGINÉE PAR DES JEUNES

Pour pouvoir répondre à ces questions, nous examinerons les résultats d'une enquête portant sur les jeunes et leur avenir²¹. L'étude de la façon dont la mobilité est envisagée dans des biographies imaginées contribue à l'analyse de la motilité et de l'ensemble des éléments culturels qui lui donnent forme. D'après une certaine littérature explorant les temporalités des jeunes et la manière dont ils planifient/envisagent leur avenir dans un contexte d'incertitudes croissantes (Leccardi, 2005 ; Melucci, 1996), l'enjeu consiste à examiner l'intersection/interconnexion entre la compétence de planification en tant que telle et les idées se rapportant à l'avenir. La relation ainsi établie entre planification future et ses représentations est souvent critique et peut aboutir à différents résultats : notamment, au processus de « pré-sentification », ce qui désigne la tendance à remplacer une aptitude à constituer un projet d'avenir par une adaptation constante au présent, pour être en mesure de transformer sur-le-champ un hasard en occasion. Se focalisant sur la notion de « capacité à l'aspiration » énoncée par Arjun Appadurai (2004), notre projet de recherche s'est efforcé de conceptualiser les efforts des jeunes s'employant à imaginer leur avenir au regard de leurs aptitudes à projeter « de façon réaliste » les occasions qui se présentent à eux tout en étant capables de recourir à des récits socialement pertinents pour l'exprimer.

D'un point de vue méthodologique, cette étude met à profit une procédure de recherche déjà arrêtée (Elliott, 2010 ; Lyon et Crow, 2012 ; Lyon *et al.*, 2012) et se concentre sur l'analyse – tant qualitative que quantitative – d'environ 250 essais rédigés par des lycéens âgés de 18 et 19 ans, originaires de la plus grande ville de Sardaigne (Cagliari). Il leur a été demandé de s'imaginer à l'âge de 90 ans et de raconter l'histoire de leur vie. Les essais ont été recueillis au cours de l'automne 2012 dans cinq lycées de Cagliari, auprès d'élèves inscrits en quatrième année d'enseignement secondaire supérieur²². Le choix des établissements d'enseignement a été effectué de sorte à obtenir un échantillon hétérogène de lycéens, représentatif de différentes classes sociales résidant en milieu urbain ou périphérique.

D'un point de vue sociologique, le recours aux récits biographiques est une méthode utile pour étudier et comprendre l'expérience vécue des personnes ainsi que l'importance qu'elles attribuent aux événements intervenant dans leur vie (Demazière et Dubar, 1997 ; Jedlowski, 2000 ; Maines *et al.*, 2008). Dans le cas des essais de ces lycéens imaginant leurs biographies, ce qui se profile, c'est l'aptitude forte ou faible à projeter et à construire des « avènements possibles ».

D'après Michael Bamberg, « [q]uand un narrateur relate un récit, il donne une "forme narrative" à son activité. Il situe des personnages dans l'espace et le temps et, dans un sens très général, ordonne et rend intelligible ce qui s'est passé – ou ce qui est imaginé s'être passé²³ ». De la même manière, les élèves qui prennent part au projet

21. Pour une information plus complète, voir <http://people.unica.it/ifuire/>.

22. En Italie, la scolarité dans l'enseignement secondaire supérieur dure cinq ans, pour la tranche d'âge des 14-15 à 18-19 ans. Les deux premières années sont obligatoires.

23. Bamberg, 2012, p. 77.

de recherche « iFuture » réorganisent leur expérience personnelle de la vie afin de narrer un avenir imaginé : en imaginant qu'ils sont âgés de 90 ans et en rédigeant le récit de leur vie, ils rassemblent de la sorte l'ensemble des « images » et du savoir qu'ils ont du monde pour donner un sens à leur biographie inventée. Il ressort de l'analyse de ces essais un élément remarquable, à savoir que la mobilité géographique est une composante importante dans la biographie imaginée des jeunes. Près de 60 % des élèves incluent en effet la mobilité dans leur vie future.

Les trois motivations principales formulées pour justifier le déplacement à l'étranger sont les vacances, les études et la recherche d'un emploi. Après avoir examiné brièvement les deux premiers types de mobilité, nous nous concentrerons sur celle liée à la motivation professionnelle, car elle révèle le mieux l'aptitude des lycéens à imaginer et organiser un projet dans l'avenir.

Le thème des vacances est présent dans la quasi-totalité des essais et à différents moments de la vie. Ce type de mobilité a notamment pour caractéristique commune d'être systématiquement décrit comme un voyage de rêve, souvent partagé avec des amis, le petit ami ou la petite amie, ou bien la famille :

« J'ai décidé de partir faire un long voyage pour admirer toutes les merveilles des villes d'Europe ! »

– Une lycéenne

« Je prévois de passer de belles vacances à Paris avec mon petit ami. »

– Une lycéenne

Une autre préoccupation est souvent réaffirmée par les lycéens, à savoir la nécessité d'améliorer leurs compétences en anglais pour trouver un emploi, soit en Italie, soit à l'étranger. Toutefois, malgré des récits parfaitement rationnels exposant le souhait de « se rendre à l'étranger pour améliorer [son] anglais », il y a peu d'exemples de projets concrets ayant pour objectif d'améliorer la mobilité. Bien au contraire, leur séjour à l'étranger est décrit comme un épisode isolé, qui souvent est sans relation avec les autres événements de leur vie :

« Cet été fut l'un des plus beaux de ma vie : j'avais décidé d'aller à Londres avec tante Asja, une jeune femme ayant beaucoup de cran. Ce qui m'intéressait le plus, c'était d'améliorer mon anglais. Elle, c'était sa passion pour la Grande-Bretagne [...] À la fin de notre séjour à Londres, nous sommes revenues à Cagliari (en Sardaigne). En octobre, je me suis rendue à Gênes avec mes amis pour passer un examen d'entrée à l'Académie navale. »

– Une lycéenne

Après cette forme de mobilité instantanée, qui caractérise les biographies imaginées des lycéens²⁴, la mobilité est perçue comme relevant de ces expériences de

24. Une caractéristique commune aux textes des lycéens concerne la structure narrative : la quasi-totalité des 250 essais montre une narration fragmentée qui semble révéler un mode d'écriture typique des médias sociaux, comme Twitter ou Facebook. Les élèves sont accoutumés à écrire et à lire de courts fragments d'information faisant référence au moment où ils écrivent. Il semblerait par conséquent qu'ils aient perdu le sentiment du passé, du présent et de l'avenir comme continuum historique.

la vie qui impliquent la décision de migrer dans l'espoir de réaliser des ambitions professionnelles et personnelles. Si les élèves semblent conscients du fait que la mobilité géographique est l'un des préalables à la recherche d'un emploi, très peu de place est accordée à une réflexion sur son utilisation comme instrument utile de promotion professionnelle.

De façon intéressante, deux catégories principales de projet de mobilité se dégagent de la lecture des essais. La première est un exposé plus réaliste de la mobilité, reposant très largement sur une expérience de la migration telle que vécue dans les familles des élèves ; leurs récits semblent retracer l'histoire d'une migration italienne vers une destination inéluctable. Les schémas de mobilité qu'ils décrivent forment comme un continuum dans l'histoire de leur famille, où la mobilité est citée comme un bon exemple à suivre, comme un modèle déjà expérimenté et qui peut être répété :

« Je me souviens que cet été, je suis allé voir ma sœur à Londres. Juste pour passer le temps, elle m'a accompagnée à un entretien d'embauche dans un grand hôtel et j'ai été engagée. [...] Ma famille m'avait encouragée à partir à l'étranger, car tous mes cousins ont fondé une famille et réussi leur carrière professionnelle hors d'Italie. [...] Avec l'argent que j'ai gagné en travaillant à l'hôtel, j'ai quitté ma mère pour me rendre en Allemagne. J'ai été hébergée par un cousin jusqu'à ce que je trouve un travail [...]. »

– Une lycéenne

Le second modèle de mobilité imaginée se caractérise par une utilisation extensive de références aux médias : les lycéens s'inspirent fréquemment de personnages de fiction et font référence à des images issues de séries télévisées, films, jeux vidéo et livres pour décrire à la fois les destinations choisies et les modalités de la migration. Dans ces récits de mobilités décrites sous l'influence des médias, les jeunes imaginent des événements vécus dans des situations fictives empruntées aux médias :

« J'ai décidé de prendre du recul et de quitter l'Italie avec un ami. Nous sommes allés aux États-Unis, plus précisément à Las Vegas, une ville qui m'a depuis toujours frappé pour son élégance et son éclat. Je commence par aller jouer dans l'un des plus beaux casinos, le Palms²⁵, où j'ai gagné beaucoup d'argent. Néanmoins, j'ai quitté le casino pour partir à la découverte du Nevada et de ses paysages magnifiques. [...] J'ai été engagé comme marin à bord du *Grand Gabon* des Grimaldi Lines. [...] Puis j'ai pris l'avion pour Londres, en Grande-Bretagne. Dès mon arrivée, j'ai appelé mes parents pour leur dire bonjour, puis j'ai embarqué pour mon second vol pour New York. [...] À New York, j'ai pris un troisième avion pour Baltimore, Maryland, où j'étais attendu par un agent de la compagnie maritime. On m'a conduit jusqu'à un hôtel de Jacksonville²⁶. C'était la nuit et cette ville des États-Unis était belle ; avec ses gratte-ciel tout illuminés, je me sentais heureux. »

– Un lycéen

À l'examen de ces récits, se pose la question de savoir quel est le rôle assumé par la mobilité dans ces biographies imaginées.

25. Le Palms Casino fait référence à l'émission de télé-réalité « Bienvenue à Jersey Shore ».

26. Jacksonville est le nom de la ville où se déroule en partie la série *Twilight*.

La mobilité est un récit dominant dans la société contemporaine. L'idée que les personnes, les biens et les idées circulent plus que jamais, alors que les infrastructures autorisent les connexions entre différents lieux de même qu'entre des personnes et des lieux, a abouti au concept dit du « tournant de la mobilité ». Celui-ci a été défini comme « une façon différente d'envisager le caractère des relations économiques, sociales et politiques. Ce tournant se propage dans et à travers les sciences sociales, mobilisant des analyses ayant été historiquement statiques, fixes et concernées par des "structures sociales" principalement spatiales » (Urry, 2007, p. 6).

De prime abord, les lycéens semblent familiers avec cette nouvelle société mobile et parfaitement intégrés à celle-ci, étant donné que leurs biographies imaginées sont des « biographies mobiles ». Le plus souvent, la mobilité est décrite comme un trait positif de leurs vies imaginées, car elle est considérée comme l'un des instruments essentiels propre à faciliter l'expansivité (qui mesure le degré d'expansion ou de contraction envisagées des possibilités futures) des futurs imaginés par les jeunes (Mische, 2009). Par ailleurs, le retour au foyer est négativement associé à un moment de fermeture et de déclin (famille dans le besoin, maladie, divorce ou détérioration de l'activité économique).

Parallèlement à cela, la mobilité imaginée revêt très rarement la forme d'un projet de mobilité concret, qui serait minutieusement préparé en vue de réaliser un objectif particulier. Elle demeure comparable à une sorte d'instrument magique susceptible d'apporter un changement dans l'existence des jeunes. La mobilité est plus simplement une façon de se déconnecter d'une expérience présente et d'une situation à laquelle il est en général difficile d'échapper, davantage qu'une tentative informée et réfléchie de se connecter à une réalité différente.

« Mes parents m'ont offert un voyage à Paris. C'est à partir de ce moment que m'a vie a commencé. J'avais l'intention d'y rester peu de temps seulement, mais, dès mon arrivée, je suis allée prendre un café dans un café où j'ai lu une offre d'emploi intéressante affichée sur un panneau d'affichage. »

– Une lycéenne

La mobilité comme instrument magique semble offrir une issue et être l'unique moyen permettant de contourner l'incertitude ; c'est une caractéristique commune aux biographies des jeunes, qui paraît, d'une façon ou d'une autre, remplacer des projets biographiques concrets dans les récits de l'avenir tel qu'imaginé par les jeunes.

Une analyse plus approfondie du rôle de la mobilité géographique telle que perçue au travers des récits faits par les jeunes révèle à quel point la mobilité imaginée est considérée comme une expérience aspatiale, facile et impondérable. Que ce soit le projet de quitter le pays pour trouver un emploi à l'étranger ou la perspective d'y passer des vacances en compagnie d'amis, tout est rassemblé sous la forme d'une même expérience « allant de soi » et non problématique. L'espace où se réalise la mobilité ressemble à l'espace de l'internet, un espace global et virtuel où n'existe nulle référence aux frontières territoriales ni aux spécificités des lieux. Cette idée abstraite de l'espace est dépourvue de distances géographiques : dans les récits des lycéens, on va à New York comme on va à Londres.

L'AUTONOMISATION DES JEUNES : MOBILITÉ IMAGINÉE ET CAPACITÉ À L'ASPIRATION

Si la lecture de récits du futur tel qu'imaginé par des jeunes ne permet pas de prédire ce qu'ils feront réellement à l'avenir, elle peut nous indiquer quelles images/représentations de la mobilité ils privilégient, quelles connaissances acquises ils expriment quant à la signification actuelle de la mobilité (en termes de destination, d'obstacles et d'attentes), mais aussi quelles sortes de stratégies ils conçoivent et quelles sources pourraient favoriser leurs aspirations à la mobilité.

Les jeunes répondants de notre enquête ont assimilé l'idée que la mobilité est l'avenir, mais celle-ci n'en demeure pas moins une mobilité imaginée, qui ne prend que rarement la forme d'un projet de mobilité. Elle se présente le plus souvent comme un rêve, lequel est perçu comme l'unique moyen d'ouvrir la porte des possibilités dans l'existence des jeunes.

S'il peut s'avérer que rêver de mobilité soit pour des jeunes un facteur positif suscitant l'espoir et stimulant l'inspiration, en l'absence de compétences plus spécifiques et de connaissances nécessaires pour concrétiser les rêves de mobilité en un projet le rêve peut aisément aboutir à la passivité et à l'échec. Être mobile et faire l'expérience de la mobilité dans sa propre vie sous-entend l'existence de moyens d'agir (Erasmus, par exemple), mais nécessite également l'aptitude à considérer la mobilité comme une possibilité « réaliste » et à donner à cette possibilité une signification concrète dans un projet réel.

À la lumière de ce scénario, nous souhaiterions ajouter quelques remarques en guise de conclusion.

Premièrement, en dépit du fait que ce que nous pourrions appeler rhétorique de la mobilité est une manifestation positive de l'idée de mobilité, elle ne donne pas nécessairement aux jeunes plus de moyens pour se rendre maîtres de leur destin, surtout quand elle est devenue une sorte de point de référence mesurant la valeur de projets personnels et qu'elle subit l'influence considérable du discours médiatique. Selon Appadurai (2004, p. 251), la « capacité à l'aspiration (et par conséquent l'aspiration à la mobilité) conçue comme une capacité de navigation favorisée par la possibilité de procéder par conjectures et réfutations dans des conditions réelles aggrave la complaisance ambivalente de nombreuses populations subalternes avec les régimes culturels qui les environnent ». Autrement dit, un modèle de mobilité abstrait et universel risque de manquer la cible que constitue une véritable autonomisation et de se contenter d'une simple promotion de la mobilité en Europe.

Deuxièmement, une mobilité favorisant une autonomie accrue doit prendre en compte la façon dont les cultures traduisent dans les faits la mobilité et réinterprètent par conséquent les aspirations à la mobilité comme une catégorie culturelle (trouvant son origine dans différents contextes socioculturels) et non comme une caractéristique individuelle. Les discours et les pratiques de mobilité, par exemple, présentent des différences sensibles d'un pays à l'autre²⁷. Il paraît évident que les responsables

27. Voir Holdsworth, 2006.

politiques doivent être attentifs à l'ensemble de ces différences culturelles en abordant la création d'une culture de la mobilité au travers du renforcement des capacités.

Troisièmement, il ressort de l'examen de la façon dont les jeunes décrivent leur avenir et envisagent les mobilités une absence presque totale de soutien apporté par les institutions éducatives, tant sur le plan de l'information relative aux occasions de mobilité que sur celui des bénéfices qui sont escomptés des mobilités en matière d'autonomisation. Même dans le cas d'élèves s'étant orientés vers des professions mobiles (comme celles du tourisme ou de la marine), ce sont d'une part les antécédents de l'expérience familiale en matière de migration ou, d'autre part, les récits diffusés par les médias qui prennent le pas sur d'autres formes de socialisation. Il se pourrait que cela soit une caractéristique spécifique au cas italien, où l'efficacité du système éducatif dans l'aide apportée aux jeunes pour préparer leur avenir paraît incontestablement faible. En fait, il ressort de l'enquête Eurobaromètre « Jeunesse en mouvement » que seul un nombre très limité de jeunes en Italie a décrit les éléments d'orientation et de conseil reçus durant leur scolarité sur les filières d'enseignement et de formation qui leur sont ouvertes (20 %) ou sur les futures possibilités de carrière (16 %) comme « bons » ou « excellents ». Dans les deux cas, l'Italie se place en deuxième position des pays européens enregistrant le taux de satisfaction le plus faible.

Enfin, l'influence des récits diffusés par les médias et de ce qui a été appelé la culture de la célébrité sont des facteurs dont il convient de tenir compte comme éléments façonnant les aspirations des jeunes à la mobilité. Si ces éléments offrent un puissant socle à l'imagination des jeunes à travers l'Europe, leur utilisation naïve a plus de chance d'être dominante là où la possibilité de faire l'expérience d'occasions plus réalistes se révèle plus limitée.

En cela réside la nécessité d'une intégration des compétences pratiques et de la conscience cognitive. Les deux sont nécessaires si l'on veut transformer des rêves de mobilité en projets réalistes.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Appadurai, R. (2004), « The Capacity to aspire. Culture and the Terms of Recognition », in Rao, V., Walton, M. (dir.), *Cultural and Public Action*, Stanford University Press, Stanford.

Bamberg, M. (2012), « Narrative Analysis », in Cooper, H. (rédacteur en chef), *APA handbook of research methods in psychology* (3 volumes), APA Press, Washington DC, p. 77.

Briga, E. (2012), « Youth Mobility », in Boetzelen, P. (dir.), *Youth knowledge*, 15, observations EKCYF, Conseil de l'Europe et Commission européenne.

Commission européenne (2001), *Livre blanc « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix »*, Commission européenne, Bruxelles.

Commission européenne (2009), *Livre vert sur la promotion de la mobilité des jeunes à des fins d'apprentissage*, Commission européenne, Bruxelles.

Commission européenne (2008b), *Rapport du forum d'experts de haut niveau sur la mobilité : « Faire de la mobilité pour l'apprentissage une occasion pour tous »*, Commission européenne, Bruxelles.

Demazière, D., Dubar, C. (1997), *Analyser les entretiens biographiques : l'exemple de récits d'insertion*, Nathan, Paris.

Elliott, J. (2010), « Imagining a Gendered Future », *Sociology*, 44, 6.

Elliott, A., Urry, J. (2010), *Mobile Lives*, Routledge, Londres.

Eriksson, M. (2012), « Political Participation among Youth in the Edgeriders Project », mémoire de maîtrise, université de Strasbourg, Conseil de l'Europe, Strasbourg.

Flamm, M., Kaufmann, V. (2006), « Operationalising the Concept of Motility : A Qualitative Study », *Mobilities*, 1, 2, p. 167-189.

Holdsworth, C. (2006), « Don't you think you're missing out, living at home ? Student experiences and residential transitions », *The Sociological Review*, 54, 3.

Jedlowski, P. (2000), *Storie Comuni*, Mondadori, Milan.

Kaufmann, V. (2002), *Rethinking Mobility*, Avebury, Ashgate.

Kaufmann, V., Viry, G., Widmer, E. (2010), « Motility », in Schneider, N., et al. (dir.), *Mobile Living across Europe II*, Barbara Budrich Publishers, Opladen, p. 95-112.

Kellerman, A. (2012), « Potential Mobilities », *Mobilities*, 7, 1, p. 171-183.

King, R., Raghuram, P. (2013), « International Student Migration : Mapping the Field and New Research Agendas », *Population, Space and Place*, 19, p. 127-137.

Kuhn, T. (2012), « Why Educational Exchange programmes Miss Their Mark : Cross-Border Mobility, Education and European Identity », *JCMS : Journal of Common Market Studies*, 50, 6, p. 994-1010.

Leccardi, C. (2005), « Facing uncertainty : temporality and biographies in the new century », *Young*, 13, 123.

Lyon, D., Crow, G. (2012), « The challenges and opportunities of re-studying community on Sheppey: young people's imagined futures », *Sociological Review*, 60, p. 498-517.

Lyon D., Morgan, B., Crow, G. (2012), « Working with material from the Sheppey archive », *International Journal of Social Research Methodology*, 15, 4, p. 301-309.

Maines, M. J., Pierce, J. L., Laslett, B. (2008), *Telling stories. The use of personal narratives in the Social Sciences and History*, Cornell University Press, Ithaca.

Misches, A. (2009), « Projects and Possibilities: Researching Futures in Action », *Sociological Forum*, 24, 3, p. 694-704.

Olsson, U., Petersson, K., Krejsler, J. B. (2011), « "Youth" Making Us Fit : on Europe as operator of political technologies », *European Educational Research Journal*, 10, 1, p. 1-10.

Sen, A. (1980) « Equality of what ? », in McMurring, S. M. (dir.), *Tanner Lectures on Human Values*, vol. I, Cambridge University Press, Cambridge.

Sigalas, E. (2010), « Cross-border mobility and European identity : The effectiveness of intergroup contact during the ERASMUS year abroad », *European Union Politics*, 11, 2, p. 241-265.

Urry, J. (2007), *Mobilities*, Polity Press, Malden, États-Unis.