

Compte rendu FIG 2023

Léa Komorowski
Luc Musielak

Le Festival International de Géographie (FIG) s'est tenu du 29 septembre au 1^{er} octobre dernier dans sa 34^e édition. Pendant trois jours, des centaines de géographes, enseignants, étudiants et curieux de se sont retrouvés autour de conférences, de débats et de questionnements géographiques. Comme chaque année plusieurs parcours ont été proposés : d'abord un parcours scientifique centré autour de la thématique de l'année et du pays invité, un parcours numérique proposant divers outils, un parcours Plan National de Formation (PNF) proposant des mises en séquences et des outils pour les enseignants, un parcours littéraire en lien avec le salon du livre présentant une vaste gamme d'éditeurs, un parcours junior destiné aux plus jeunes et aux groupes scolaires, un parcours arts incluant projections, théâtre, concerts, etc., et enfin un parcours gastronomique. Les diverses infrastructures de la ville de St-Dié-des-Vosges, où l'émulation autour de l'événement était palpable, ont accueilli l'ensemble des interventions. Pour cette année 2023, le conseil scientifique du festival a choisi de traiter la question des « urgences » et de mettre le Chili à l'honneur.

Dès l'accueil du festival, mais en amont, les visiteurs ont compris le caractère polysémique de l'urgence, qui par ailleurs n'est pas un concept usuel en géographie. Si différents ponts et liens ont été faits par les intervenants entre l'urgence et les autres concepts de la géographie, la plupart d'entre eux se sont tout de même accordés sur quelques invariants autour de la notion d'urgence.

D'abord, l'urgence appelle à une réaction rapide sinon immédiate, à la fois politique, financière, technique, etc. Plusieurs intervenants ont soulevé l'enjeu démocratique de la prise de décision : la rapidité de la réaction politique face à l'urgence peut impliquer une suspension provisoire du débat démocratique.

En effet, l'urgence qui commande à agir, légitime de fait la réponse : cela fait de l'urgence un discours porté par des acteurs. Etiqueter un événement « d'urgence » permet à celui qui lui attribue ce qualificatif – notamment lorsqu'il s'agit des pouvoirs publics – de légitimer la solution proposée en la rendant nécessaire.

Ainsi, l'entrée d'un événement ou d'une situation dans la catégorie des urgences dépend principalement des acteurs qui les qualifient comme telles. En découle ainsi une polysémie de la définition de l'urgence et une diversité des réponses à apporter. Cette épaisseur du sens, qui peut masquer les objectifs parfois opposés des acteurs, rend complexe la mobilisation de cette notion dans les débats politiques et scientifiques.

L'urgence n'est donc pas la même selon les acteurs mais aussi selon les échelles. Et à plusieurs reprises dans ce festival le grand écart a été évoqué entre « *l'urgence de la fin du mois* » et « *l'urgence du changement global* ». De même, la question des niveaux d'actions et de leur articulation, non sans conflits, a pu faire l'objet de développements de la part des intervenants.

Au cours de ce FIG 2023 il a été question d'urgences variées mais nombreuses, mais surtout de la façon dont la géographie culturelle, la géopolitique, la cartographique, les géographies critiques et radicales peuvent se saisir de cette notion. Au fond, comment la géographie, comme discipline scientifique, peut parler des urgences pour proposer un autre angle d'analyse des territoires et des sociétés, mais aussi comment elle s'en saisit politiquement, lorsque le géographe se fait citoyen. Les intervenants ont été souvent unanimes : oui, les géographes doivent s'emparer de cette notion pour enrichir tant le discours scientifique que les discussions démocratiques.

À la suite de cette présentation liminaire nous avons choisi de revenir sur deux conférences auxquelles nous avons eu la chance d'assister et de proposer deux prolongements didactiques et pédagogiques, un pour le collège, l'autre pour le lycée.

Conférence : Urgences migratoires et frontières urbaines à Tapachula (Mexique) par Thomas CATTIN.

Thomas Cattin doctorant à l'IFG et au Centrogéo (Mexico City) nous a présenté ses recherches faisant partie d'un travail de thèse qui n'est pas encore terminé. Ce dernier aborde le sujet des frontières intérieures au Mexique par une méthodologie qui croise observations de terrains (de la frontière Guatemala-Mexique et États-Unis-Mexique datant de janvier à avril 2022) mais aussi des entretiens faits avec divers acteurs (fonctionnaires, ONG, migrants).

Le point de départ de sa recherche commencée en 2018 est en lien avec les médiatiques caravanes de milliers de migrants qui ont traversé en 2018 le Mexique depuis l'Amérique du Sud et Centrale pour rejoindre les États-Unis. Elle est aussi en lien avec le durcissement de la politique migratoire sous l'ère Trump et à la pression que ce dernier avait décidé de faire peser sur le Mexique à coups de menaces économiques en 2019 (menace d'imposer des tarifs douaniers élevés, voire de fermer la frontière).

En 2019, le gouvernement mexicain, sous pression, s'engage donc à stopper les caravanes. Pour Thomas Cattin, c'est le moment où, par effet miroir, l'urgence de la frontière du nord du Mexique entraîne une mise en frontière au sud près de la ville de Tapachula (État du Chiapas). Il s'agit donc de freiner voire couper l'immigration à la frontière sud, qui propose une ligne de démarcation plus restreinte qu'au nord. Toutefois cette frontière sud, par effets de reliefs et de , n'est traversée qu'en quelques points de passage. Cela fait de la ville de Tapachula, (à 17km du poste frontière de Ciudad Hidalgo ou à 10km du poste frontière de Talisman) la porte d'entrée routière et ferroviaire des migrants venus du Guatemala.

C'est ainsi que le géographe identifie à Tapachula une concentration de la frontière. Cela se voit d'abord dans la multiplication des lieux d'accueils gérés ici par le HCR (Agence des Nations Unies pour les réfugiés), là par l'INM (Instituto Nacional de Migración), ou encore par des organisations religieuses catholiques et évangélistes. De même c'est à Tapachula que sont emprisonnés les migrants illégaux pris à la frontière, on y trouve ainsi la plus grande prison du Mexique. On retrouve donc à Tapachula les dispositifs de contrôle caractéristiques de la frontière. C'est aussi à Tapachula et non au poste frontière qu'ont lieux les « descentes » nombreuses de l'INM. Thomas Cattin démontre enfin la concentration de la frontière à Tapachula dans les pratiques observées : les files d'attente de plusieurs jours devant les bureaux de l'administration, les vendeurs ambulants binationaux.

Par ailleurs Thomas Cattin est revenu sur les changements que cela a opéré pour la ville et sa population. En effet depuis cette mise en frontière qui est présentée comme un choix politique du gouvernement mexicain, la ville a vu l'arrivée de 50 000 migrants pour une population initiale de 17 000 habitants. Et alors qu'il s'agissait avant 2019 d'une ville de passage, il s'agit, avec la mise en frontière de la ville, d'un lieu où les migrants restent, sont même condamnés à rester. Ces nouvelles populations ont entraîné le développement d'une économie locale (économie de l'hébergement, des personnes proposent leurs services pour attendre dans les files administratives) mais aussi un sentiment d'insécurité de la part des locaux exprimés à travers l'association des commerçants.

Cela a progressivement abouti à des conflits d'usages autour des espaces urbains, en particulier autour des lieux emblématiques comme la place centrale où les migrants passent de longues heures à attendre. Face à ces problématiques la municipalité est prise en étau entre les injonctions sécuritaires émanant du gouvernement, les demandes des administrés, mais aussi les ONG et instances internationales (HCR, OIM, UNICEF) qui conditionnent leurs aides financières à la prise en compte de la situation des migrants. Des enjeux variés sont ainsi matérialisés dans la ville et souvent les solutions adoptées ont été des restrictions spatiales. Il s'est par exemple agi de la délocalisation des lieux d'accueil en dehors de la ville, de circonscrire les zones d'activités des vendeurs ambulants, ou encore d'engager des travaux sur la place centrale obligeant à la fermer pour huit mois.

De façon générale cette étude de cas est intéressante car on retrouve à Tapachula toutes les caractéristiques d'une frontière « classique » : dispositifs de contrôle, restrictions spatiales. Ce cas permet de plus de montrer qu'une frontière peut être réticulaire et projetée (projection de la frontière nord au sud). Mais Tapachula permet aussi de montrer combien le processus de mise en frontière d'un espace peut créer des conflits et impacter les pratiques spatiales.

Cette étude de cas locale nous semble donc être un point de départ intéressant pour une séance de 4^e concernant le chapitre : Un monde de migrants - thème 2 : les mobilités humaines transnationales.

Cette séance doit intervenir après une séance préalable analysant et présentant une frontière « classique » et les migrations constatées.

Par cette deuxième séance qui complexifie le concept de frontière, il s'agira à la fois de vérifier les acquis des élèves suite à la séance 1, de les réaffirmer mais aussi d'aller au-delà du concept classique de frontière-ligne.

Problématique de la séance (version enseignant) : En quoi peut-on dire que la ville de Tapachula au Mexique « a été mise en frontière » ?

Pré-requis notionnel :

- Frontière
- Migrant - migration – politique migratoire
- Acteurs

<p><u>Compétences travaillées :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Extraire des informations pertinentes au sein d'un document. - Réaliser une production graphique : Produire un croquis de Tapachula illustrant les dispositifs de frontière et les conflits d'usage. - Éprouver et questionner la notion de frontière. 	<p><u>Notions à acquérir, à construire durant la séance :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Frontière réticulaire (voire frontièrité). - Conflits d'usages.
--	--

Déroulé de la séance :

- **Mise en intrigue** (problématique élève) : Partir d'un document exposant les menaces économiques américaines sur le Mexique et l'enjeu migratoire qu'il y a derrière.

Une vidéo de TV5monde peut pour cela servir de support.

Cela doit amener les élèves à se demander : Comment le Mexique va-t-il régir face aux menaces économiques que font peser les Américains en raison de la crise migratoire ?

[Karim BALDE ; « États-Unis : le bras de fer douanier avec le Mexique se poursuit. » ; TV5monde.fr, 27 juin 2019.](#)

- **Étude seuls ou en binômes d'un dossier documentaire sur Tapachula** grâce à des questions intermédiaires.

Ces questions intermédiaires ont pour objectifs de faire lister par les élèves les acteurs en présence à Tapachula, ainsi que leurs relations. Elles permettent aussi de repérer les éléments de frontière présents dans la ville. Cette collecte d'informations peut par exemple prendre la forme d'un tableau dont les entrées permettront aussi de préparer le travail de mise en croquis.

Exemple de tableau :

Acteurs	Enjeux, et position vis-à-vis de la mise en frontière de la ville.	Localisation dans la ville	Éléments cartographeur à	Figuré choisi
<i>Ex : Les associations de commerçants</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Profits économiques. - Sentiment d'insécurité = font pression sur la municipalité. - Conflits d'usages. 	<ul style="list-style-type: none"> - Centre historique et lieu des commerces. - Des mobilisations diverses contre l'installation de refuges. 	<ul style="list-style-type: none"> - Centre historique. 	

- **Tâche finale : les élèves doivent produire un croquis de la ville frontière** illustrant les dispositifs relatifs à la frontière présents dans et autour de la ville (administration pour l'immigration, centre d'accueil, « descentes » de l'INM, axes de transport vers les postes frontières) ; mais illustrant aussi les conflits d'usages (zones de tensions).
- **Reprise en classe entière** : Correction des questions intermédiaires et mise en commun du croquis.

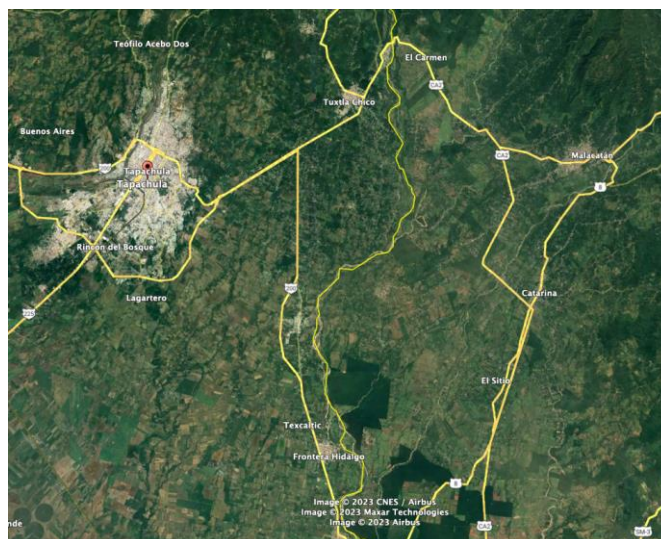
Cela doit permettre de faire émerger les deux notions recherchées : **frontière réticulaire et conflits d'usages**.

Réponse à la mise en intrigue (problématique élève) : L'enseignant(e) revient sur la façon dont Tapachula a été mise en frontière pour répondre à la pression américaine, et à quel point cela est visible dans la ville. On retrouve en effet les caractéristiques de la frontière (dispositifs de contrôle, présence INM) mais aussi des conflits d'usages qui montrent les problématiques soulevées par le processus de mise en frontière d'un espace qui ne l'était pas – ou en tous cas pas autant - auparavant. => Frontière réticulaire + conflit d'usages.

On peut insister à l'oral sur la façon dont les problématiques de la frontière nord du Mexique, ont été projetées au sud.

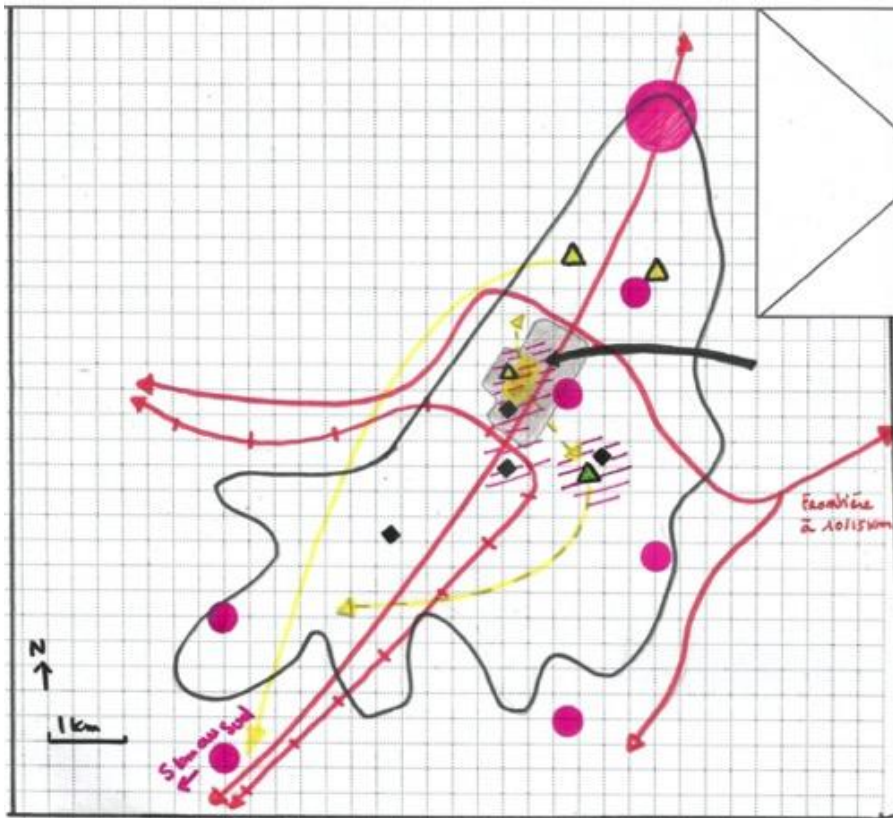
Proposition de documents sources :

- [Frédéric SALIBA ; « Dans le sud du Mexique, Tapachula, ville-prison » pour les migrants », *lemonde.fr* \(en ligne\) 26 septembre 2021. \(Version débloquée\).](#)
- Site répertoriant diverses vidéos montrant des affrontements entre migrants et forces de l'ordre à Tapachula : [lien](#)
- Site exposant diverses photographies démontrant l'attente des migrants, leurs conditions de vie à Tapachula mais aussi les dispositifs répressifs au sein de la ville : [lien](#).
- Photographie satellite de la zone frontière (Google Earth Pro) permettant de localiser les aménagements et de servir de support au croquis.



Source : [googlemaps.com](https://www.google.com/maps)

Proposition de croquis :



CROQUIS : TAPACHULA Une ville mise en frontière.

I - Matérialisation de "l'injection" de la frontière dans la ville.

- ↔ Axes de transport principaux, routes empruntées par les migrants.
- À 10/15 km les postes frontière Ciudad Hidalgo et Talisman.
- ◆ Bureaux INN + CONAR services pour demandeurs d'asile.

- Station XXI's : le plus grand centre de rétention migratoire du Mexique.
- Refuges civils : par des acteurs locaux, internationaux (HCR).
- Des descentes de contrôle par l'INN de plus en plus nombreuses.
- Limites de la ville.

II - Des recompositions spatiales induites par la mise en frontière : entre conflits d'appropriation et politiques d'aménagements

- ▨ Zones de concentration des migrants autour des espaces de l'attente et de la centre.
- Centre historique
- ▲ Principales mobilisations de migrants contre la présence des migrants

- Relocalisation en périphérie des refuges après un conflit avec les migrants.
- Opérations d'expulsions des commerces informels.
- Fermeture de la place centrale pour rénovation.

Conférence : Adapter les transports face aux urgences : approches historiques et géographiques, avec l'historien Etienne FAUGIER et la géographe Eloïse LIBOUREL

La conférence s'est organisée autour de l'utilisation de la notion d'urgence dans les champs de la géographie et de l'histoire des transports. L'analyse croisée des deux intervenants, l'un historien et l'autre géographe, a permis de répondre à plusieurs interrogations : à quelles urgences répondent les politiques d'aménagement des transports ? En quoi l'urgence pèse-t-elle sur la prise de décision, dans ses modalités et dans ses effets ? Face à l'urgence du changement global actuel, quelles solutions sont privilégiées en matière d'adaptation des transports ? Comment l'analyse géographique et historique des réponses apportées aux urgences en matière de transports révèle-t-elle la vulnérabilité des systèmes de transport ainsi que celle des sociétés et des territoires ?

À l'issue de cette rencontre, trois points majeurs peuvent être synthétisés :

1. Dans le secteur du transport, les urgences varient par leur nature et par la temporalité dans laquelle s'inscrivent les acteurs en charge de formuler des réponses. Si certains événements nécessitent une réaction immédiate (catastrophe naturelle, attentat terroriste), d'autres construisent une urgence à long terme (le changement climatique). Les acteurs impliqués (des communes à l'Union Européenne) doivent jongler avec des considérations à court terme (sécuriser rapidement un axe de transport) face à des formes de planifications de plus longue temporalité (rendre accessible une région, renforcer l'intégration européenne par les transports, etc.), ce qui peut complexifier la mise en œuvre des politiques d'aménagement des transports.

2. Face à ces urgences, les réponses ont souvent privilégié les solutions techniques. L'amélioration des réseaux existants ou l'introduction de nouveaux modes de déplacement, technologiquement innovants, semblent parfois en décalage avec les besoins, voire avec l'ampleur de l'urgence. Plus rapides à mettre en œuvre et facilement mesurables, ces adaptations sont contestées pour leur durabilité : la réponse face à l'urgence, notamment climatique et globale, ne relèverait-elle pas plutôt d'adaptations culturelles et sociales qui encourageraient une véritable transition dans les rapports individuels et collectifs à la mobilité ?

3. La vulnérabilité des systèmes de transport actuels dépend d'un ensemble de facteurs variés : dépendance à des réponses politiques dont le temps s'inscrit dans la courte durée (celle d'un mandat souvent) ; manque de diversification des options de mobilité ; difficulté à anticiper certains aléas ; tensions entre les objectifs des politiques d'aménagements (entre justice sociale et volonté d'intégration à l'Europe et à la mondialisation) ; difficulté à identifier les responsabilités dans la gestion des catastrophes affectant les transports ; etc.

Les intervenants ont mis en lumière la complexité des réponses aux urgences en matière de transport, soulignant la nécessité d'interroger l'ensemble des acteurs en charge de ce système (aménageurs, producteurs, usagers, promoteurs, etc.). Ces réflexions invitent à explorer avec les élèves les enjeux des politiques de transport face aux urgences actuelles. Autrement dit, les politiques de transition dans lesquelles s'engagent les Etats vis-à-vis de l'aménagement des transports sont-elles à la hauteur des urgences et des priorités en la matière ?

Jalons pour une proposition de transposition didactique et pédagogique à propos des urgences dans le secteur des transports

Le programme de Seconde permet de travailler avec les élèves la notion d'urgence dans les défis d'un monde en transition. Le thème 3 sur les mobilités généralisées et notamment la

question spécifique sur les mobilités et les enjeux d'aménagement des transports en France peut être le moment opportun d'une telle réflexion.

En travaillant sur une situation d'aménagement précise, les élèves peuvent identifier en quoi le concept d'urgence est fondamentalement dépendant des acteurs qui pointent cette urgence. Dans le cadre du programme de géographie, les élèves doivent tenir compte des intérêts contradictoires des acteurs impliqués dans une décision d'aménagement, ainsi que le niveau et donc les compétences et les moyens déployés par ces acteurs.

Une séance d'une heure peut être proposée au cours de laquelle est formulée avec les élèves la nature de l'urgence d'un aménagement spécifique : par exemple l'axe Lyon-Turin. Le Grand Paris Express pourrait également faire l'objet d'un questionnement similaire. A partir de la problématisation suivante, « Y a-t-il urgence à construire l'axe Lyon-Turin ? », les élèves seraient amenés, par l'analyse critique de documents, à construire les déterminants de l'urgence : un ensemble de contextes (changement global, intégration européenne, fonctionnement des écosystèmes régionaux et locaux autour de l'axe Lyon-Turin) qui pèse sur un ensemble d'intérêts dont sont porteurs divers acteurs (militants écologistes locaux ou extérieurs, entreprises, institutions européennes, etc.) qui, chacun, a son appréciation et de la nature de l'urgence et de la réponse à y apporter. Fondamentalement, les élèves doivent saisir à la fin de la séance que l'urgence à aménager tel ou tel axe de transport dépend à la fois d'un ensemble de facteurs objectivement mesurables et de diverses interprétations de ces facteurs par les acteurs de l'aménagement.

La séance pourrait s'organiser en trois temps :

1. Un temps de problématisation au cours duquel est mise en avant l'urgence à aménager ou à lutter contre l'installation d'un ou plusieurs axes de transport selon un acteur. Le document de support peut être une affiche ou un tract d'opposant au projet d'aménagement. L'enseignant et les élèves formulent alors la problématique sur l'urgence ou non à construire telle ou telle infrastructure.

2. Un temps de mise en activité au cours duquel les élèves pourraient analyser un corpus documentaire témoignant de la pluralité des acteurs, de leur niveau d'action (local, national, international) et de leurs objectifs. Le travail d'analyse conduit à la réalisation d'un tableau à double entrée renseignant pour chaque acteur son échelle d'action et ses objectifs. Constituant une partie de la trace écrite, le tableau permettrait d'identifier les différents enjeux derrière le discours sur l'urgence : préoccupation à propos des nuisances locales (travaux, destruction d'écosystèmes locaux), opportunités d'emploi, crainte des effets sur les prix de l'immobilier, recherche de bénéfices pour certaines entreprises, volonté de désengorger certains axes de transport, projet de développement régional, ambition pour la cohésion territoriale à une échelle internationale, etc.

3. Un temps de reprise au cours duquel est reformulée la notion d'urgence en matière d'aménagement, afin de ne pas la limiter au seul cas travaillé avec les élèves. L'urgence pourrait être présentée à partir des attributs suivants :

-*Une situation socio-spatiale* : l'urgence est une situation qui requiert une action rapide pour éviter des conséquences néfastes ou pour résoudre un problème qui s'aggrave sur un territoire.

-*Un discours relatif* : l'urgence est une situation perçue différemment en fonction des acteurs et de leurs objectifs, l'urgence est donc en ce sens un discours sur une situation et pas seulement la situation en tant que telle.

-*Une épreuve démocratique* : l'urgence soulève la question du débat démocratique, de l'information des citoyens à la prise de décision en passant par l'élaboration des réponses.

Ainsi travaillée, la notion d'urgence permettrait d'enrichir la construction des notions du programme de Seconde : acteur, transition, changement climatique, risques, développement et développement durable, mobilité.

Références bibliographiques

Florian Opillard et Thibaut Sardier (dir.), *Il y a urgence ! Les géographes s'engagent*, CNRS Editions, 2023.

Eloïse Libourel, Matthieu Schorung et Pierre Zembri, *Géographie des transports. Territoires, échelles, acteurs*, Armand Colin, 2022.