

## **Pratiques de mobilité, transport et acteurs transnationaux dans le champ migratoire Mexique – États-Unis**

*Laurent Faret \**

La mobilité des migrants internationaux est aujourd'hui l'objet d'une attention renouvelée dans les sciences sociales. Loin du modèle de l'émigration vue comme une rupture durable avec l'environnement d'origine, la question de la circulation des individus, de leurs pratiques de retours et de va-et-vient entre les lieux d'installation et les villes ou villages d'origine est entrée pleinement dans le champ de l'analyse. Dans bien des cas, les problématiques de la mobilité questionnent les grands paradigmes de l'analyse de la migration internationale: si des thèmes comme ceux de la rupture et de la dépendance (du côté des pays de départ) ou de l'insertion et de l'intégration (du côté de ceux d'arrivée) continuent de faire sens, les pratiques de déplacement des migrants s'inscrivent dans une problématique de l'entre-deux, de la permanence du mouvement là-même où les instances nationales s'appliquent à considérer des populations en référence avant tout à leurs lieux de fixation, d'enracinement.

Les déplacements réguliers des migrants internationaux répondent à des motivations qui se sont historiquement diversifiés. Aux flux «traditionnels», impulsés par l'activité économique (émigration de main d'œuvre, retours au pays de fin d'activité, migration saisonnière contractuelle, etc...), se sont progressivement adjoints des mobilités aux finalités et aux temporalités multiples: retours saisonniers de vacances, visites aux membres de la famille dispersés dans différents pays, tourisme, reprise de mobilité, migration de retraite, bi-activité de part et d'autre de l'espace migratoire, etc. On peut considérer qu'au-delà de la logique migratoire de travail, dont les formes étaient relativement stables et bien connues jusque dans les années 1970 [George, 1976; Lassonde, 1981], on a assisté au cours de la dernière décennie à une nouvelle dynamique: une forme d'adaptation de la vie sociale, familiale ou communautaire à un espace de vie élargi, à un champ d'interaction social devenu multipolaire. Bien qu'ils aient lieu sur une scène internationale, qu'ils se produisent sur de grandes distances et franchissent une ou plusieurs frontières, les déplacements des migrants se situent

---

\* SEDET, UMR 7135 CNRS-Université Paris 7 – Denis Diderot, case courrier 7017, 2 place Jussieu 75251 Paris cedex 05, faret@paris7.jussieu.fr.

à l'intérieur d'un espace migratoire spécifique. Fondé conjointement sur l'histoire collective du groupe et sur la multitude des pratiques quotidiennes, cet espace de circulation est structuré par des flux continus, à l'origine de multiples formes de liens et d'échange.

Par leur nature et leur portée, ces liens spécifiques produisent et entretiennent des dispositifs transnationaux originaux où la question de la mise en relation des individus, des groupes et des lieux est le substrat essentiel de ce que G. Bêteille, dans les années 1970 qualifiait déjà de véritable «espace humain relationnel», [Bêteille, 1974, 1981] entre régions de départ et régions d'arrivée. Facilitée par le progrès technologique dans le domaine du transport et des communications, cette recomposition des formes sociales donne lieu à des configurations territoriales nouvelles: quand le lieu semble s'effacer au profit du lien, que la distance est partiellement gommée par la densité de l'échange, la nature de la relation physique établie et entretenue entre ces lieux prend une importance nouvelle. Le déplacement régulier des personnes, qu'accompagne très souvent celui des marchandises, des devises et, plus généralement, d'un ensemble d'informations sont les éléments structurants du champ migratoire [Simon, 1981]. Les modes de transport et la façon dont les migrants ont recours à différents services liés au déplacement international constituent alors un domaine d'analyse riche de différentes significations.

Sur ces questions, l'évolution du processus migratoire entre le Mexique et les États-Unis constitue un champ d'interrogation majeur. Les temporalités du mouvement se sont complexifiées, des éléments comme la canalisation spatiale des flux, la maturité des réseaux sociaux et la constitution de niches et de relais migratoires à l'étranger ont profondément reconfiguré les échanges entre les deux pays [Canales, 1999; Durand *et alii*, 2000; Jones, 1984]. Depuis le milieu des années 1980, des processus d'installation durable à l'étranger se sont développés en parallèle des formes traditionnelles de migration saisonnière. Loin de signifier une rupture avec le pays d'origine, ces installations se sont accompagnées d'un renouvellement des pratiques de mobilité, permis par une relative amélioration des conditions économiques des migrants et par l'amélioration des conditions générales d'échange et de circulation entre les deux pays. Dans ce contexte, nous nous intéressons ici à la façon dont les pratiques de mobilité internationale se développent et se structurent, en nous attachant à établir le lien entre, d'un côté, la diversité des stratégies de mobilité des migrants et, de l'autre, la variété et l'évolution des modes de déplacement existants. La venue à existence de modes de transports «autoproduits», c'est-à-dire organisés *par et pour* les migrants, est prise en considération comme une logique spécifique de structuration du champ migratoire, à même de correspondre de façon endogène et contrôlée à la spécificité des déplacements intracommunautaires.

## Mobilité et transports dans l'analyse des flux migratoires internationaux

Si les questions relatives aux migrations internationales ont donné lieu à des bibliographies abondantes, le champ spécifique de l'analyse des formes concrètes de mise en œuvre des mobilités est une dimension restée beaucoup plus longtemps inexplorée [De Tapia, 1995; Valenzuela *et alii*, 2003]. Les questions ayant trait à la définition de routes migratoires, à l'organisation du déplacement ou, de façon plus générale, aux conséquences des flux d'individus et de marchandises sur l'activité des transports n'avaient reçu jusqu'à récemment qu'une attention irrégulière. Dans le contexte actuel, des dynamiques générales non liées à la question migratoire ont conduit à réinvestir de tels domaines d'observation: l'évolution du rapport à la mobilité, la mondialisation des logiques de communication et d'échange ou la libéralisation de secteurs d'activité comme celui du transport donnent lieu à de nouvelles interrogations. Par ailleurs, une volonté de s'intéresser de façon plus fine aux dispositifs sociaux qui sous-tendent et – au moins en partie – expliquent la diversité et la «plasticité» des systèmes de mobilité internationale est apparue. À la reconfiguration des logiques de déplacement – marquée par la diversification des motifs et des temporalités du déplacement – répond une attention beaucoup plus soutenue au rôle des multiples acteurs (formels ou informelles, individuels ou communautaires, publics ou privés, etc.) qui, en développant des formes variés d'organisation du mouvement, contribuent à structurer les espaces et les modalités de la circulation internationale.

Nous considérons sur ce point que l'intérêt de l'analyse des modalités du déplacement tient dans la capacité de cet objet à nous introduire à une compréhension plus fine des activités migratoires telles qu'elles se manifestent et des stratégies d'acteurs qui les sous-tendent. D'un côté, la question du rapport entre migration et transport peut être posée en termes généraux: celle de la correspondance – à un moment donné ou sur une période plus ou moins longue – entre les besoins de déplacement des migrants et les services et infrastructures de transport. Ici interviennent de façon plus ou moins directe des éléments comme la variété et la canalisation des parcours, la temporalité des déplacements, l'évolution du rapport coût-distance, etc. D'un autre côté, des formes moins visibles et plus informelles de l'organisation des déplacements méritent une attention particulière. Le jeu micro-social entre individus en déplacement et acteurs plus ou moins officiels du secteur des transports témoigne de la dimension spécifique des mobilités d'essence migratoire: la structuration historique des flux et les réseaux sociaux développés à cette occasion impregnent de façon durable les logiques de mise en œuvre du déplacement à l'échelle communautaire.

On sait le rôle que jouent, de façon générale, les systèmes de transport et les logiques de mobilité dans la structuration des territoires [Durand-Dastes *et alii*, 1992]. À partir d'analyses centrées sur les groupes en situation migratoire, un certain nombre de travaux a envisagé les modalités socio-spatiales des flux et

leur impact à des échelles et dans des contextes différents. S'appliquant à considérer les différents pôles d'un champ migratoire, les travaux de Gildas Simon [1979] ou de Mohamed Charef [1995] pour les migrations maghrébines, de Stéphane de Tapia [1996] pour la migration turque ou de Michel Poinard [1997] pour la migration portugaise ont insisté sur les formes de mise en relation permanente que les transports matérialisent, en parallèle d'autres formes de communication, entre la communauté émigrée et les lieux de ses origines. Les déplacements, et par extension les infrastructures et opérateurs qui permettent ces déplacements, témoignent du maintien d'un lien avec le pays d'origine, à la fois par les échanges physiques et informatifs qu'ils supportent mais aussi par leur rôle symbolique fort dans l'entretien d'une certaine idée de «continuité sociale», malgré la distance physique et au-delà des frontières internationales. Associant le thème des transports migrants à celui de l'intégration territoriale et politique, S. de Tapia souligne à propos du cas turque en Europe: «Elle [la société turque] est présente partout, jusque dans des villages lointains du Limousin français ou les banlieues ouvrières de la Rhur comme de Bruxelles. Téléphones, voitures, autocars, avions, car-ferries,... relie Anatolie et Europe plus sûrement que des traités internationaux. La rupture avec le territoire d'origine n'est pas consommée et la démocratisation des moyens de transport (automobile, transport aérien), la baisse des coûts en prix constants, la fluidité des communications, diminuent considérablement les distance» [De Tapia, 1996, p. 66]. L'existence de lignes régulières, la possibilité de faire appel à tel ou tel opérateur connaissant bien la demande d'une population spécifique font en effet partie de la réalité locale des groupes installés à l'étranger. Au-delà de la mobilité telle qu'elle s'exprime individuellement, la mise en réseau des lieux participe de la mise en forme d'une société pluri-locale.

En marge de cette dimension, des travaux à des échelles plus locales ont rendu compte des initiatives d'organisation du transport collectif dont les migrants sont porteurs. Que ce soit dans les contextes de départ ou d'installation, les groupes migrants développent des services visant à répondre à leurs propres besoins et/ou à insuffler une dynamique de participation au développement local des infrastructures. Les investissements des Chinois d'outre-mer dans les transports en Chine [Guerassimoff, 2002], le transport «autoproduit» par les Maghrébins installés dans le Sud de la France [Tarrus, 1985] ou les *camionetas* informels de migrants mexicains en Californie [Valenzuela *et alii*, 2003] témoignent de ces logiques d'acteurs. S'appuyant sur des investissements sociaux forts, ces pratiques se développent dans un cadre communautaire bien structuré, qui reste souvent en marge des logiques institutionnelles environnantes: le rapport de confiance est souvent le pivot de la mise en commun des besoins et de l'attachement à des solutions spécifiques. Les moments du déplacement, enfin, sont eux-mêmes l'objet d'une analyse en termes de dynamiques socio-identitaires. Au sein du mouvement migratoire, le voyage met en exergue les formes de mise en œuvre des savoir-faire, les modes d'usage des lieux et les processus de négociation entre les groupes [Gauthier, 1993; Faret, 1997a, 1997b]. Témoi-

gnant d'une permanence dans la mobilité, la reproduction des déplacements individuels au sein du champ migratoire apparaît comme une composante du processus de production-reproduction identitaire. Le déplacement est un moment qui fonde et prolonge l'expérience migratoire : son organisation, sa périodicité, ses rythmes propres participent de la production de formes de territorialité spécifiques.

### Pratiques de mobilité et choix des modes de transport chez les migrants mexicains

Nous nous intéressons ici aux logiques de mobilité des migrants mexicains et aux modalités du recours aux services et infrastructures de transport. Il convient de rappeler ici que plusieurs éléments ont contribué à une profonde reformulation du système migratoire entre les deux pays au cours des deux dernières décennies. L'objectif de ce travail n'étant pas dans l'analyse de ces transformations, on s'en tiendra ici à un simple rappel des mutations qui ont pu avoir des effets sur les pratiques de mobilité des individus. L'installation durable d'une part importante des migrants mexicains aux États-Unis est sans aucun doute l'élément dominant de ces changements. La régularisation des situations migratoires à partir de 1986 (entrée en vigueur de la loi IRCA<sup>1</sup>) a permis à plus de 3 millions de migrants d'obtenir des documents de résidence légale aux États-Unis. Au-delà de ses effets propres, cette mesure a permis la mise en place d'une chaîne progressive d'obtention de documents pour les membres proches des individus concernés par la loi de 1986. Pour beaucoup de familles, cette étape a entraîné la modification des modèles migratoires: le rallongement des durées de séjour aux États-Unis, le regroupement familial pour les individus les mieux installés à l'étranger ou la mise en mobilité de nouveaux membres de la famille ont été autant d'effets indirects perceptibles au cours des années 1990. Les installations aux États-Unis sont devenues fréquentes mais elles n'ont pas marqué la fin des mobilités transfrontalières [Bustamante, 1997]. Avec l'élargissement des profils des personnes travaillant ou résidant à l'étranger, les modalités et les motivations du déplacement se sont également élargies. Il faut ajouter que les logiques traditionnelles de mise en mouvement des populations au Mexique ne se sont pas trouvées fondamentalement modifiées: le différentiel dans la rémunération du travail, l'étroitesse du marché de l'emploi et les difficultés structurelles du milieu agricole mexicain ont persisté tout au long des années 1990. Du point de vue des logiques migratoires, on assiste aujourd'hui à la coexistence de modèles variés, produisant chacun leurs propres dynamiques de déplacements. En marge de ces processus, l'élargissement des échanges s'est également appuyé sur des dynamiques historiques déjà bien ancrées: l'amélioration continue des moyens de communication, la maturité des réseaux sociaux et le développement progressif d'une *économie ethnique* internationale ont joué dans le sens de la multiplication des mobilités.

1. IRCA: Immigration Reform and Control Act.

L'observation des modes de transport utilisés par les migrants témoigne de cet entrecroisement des flux et des pratiques. Dans ce cadre, nous nous sommes intéressés aux mobilités de la population originaire de deux localités du Centre-Ouest du Mexique, considérée comme la région de plus forte tradition migratoire au Mexique<sup>2</sup>. En lien avec d'autres dimensions liées au retour des migrants, l'étude a porté sur le choix des modes de transport lors des déplacements en direction du lieu d'origine (c'est-à-dire dans le sens États-Unis-Mexique<sup>3</sup>).

Une enquête a été conduite auprès de 552 foyers dans les localités de Jalostotitlan (Jalisco) et de Urireo (Guanajuato) en août 2002. Les lieux retenus présentent des caractéristiques différentes en termes de localisation et d'intégration dans leur environnement régional, de même que du point de vue de la diversité des ressources économiques, de l'ancienneté de la tradition migratoire ou de la polarisation par des destinations différentes à l'étranger. Située sur l'axe Guadalajara – León, Jalostotitlan est un petit bourg jouant le rôle de centre secondaire dans la région des Altos de Jalisco. Bien situé du point de vue de la desserte régionale, le municipe a connu une croissance rapide à partir de son rôle d'organisation des activités pastorales de la sous-région. Comme dans le reste des Altos, la migration internationale s'y est développée de façon marquée depuis les années 1940, à destination de la Californie d'abord puis vers des destinations de plus en plus variées au cours de la dernière période. La seconde localité est d'une taille plus petite (8635 habitants en 1995, contre 20201 à Jalostotitlan). C'est une localité rurale en bordure du Bajío<sup>4</sup>, où l'emploi agricole a constitué traditionnellement l'activité essentielle de la population. À proximité de la ville de Salvatierra, dont elle est une communauté au sens administratif, Urireo reste en périphérie du système de transport régional, et ne bénéficie que d'une modeste voie d'accès asphaltée qui se termine au village. La migration internationale a atteint des niveaux très élevés depuis plus de vingt ans, avec un éventail de flux vers plusieurs localités de l'agglomération de Chicago et différentes villes de Floride et du Texas.

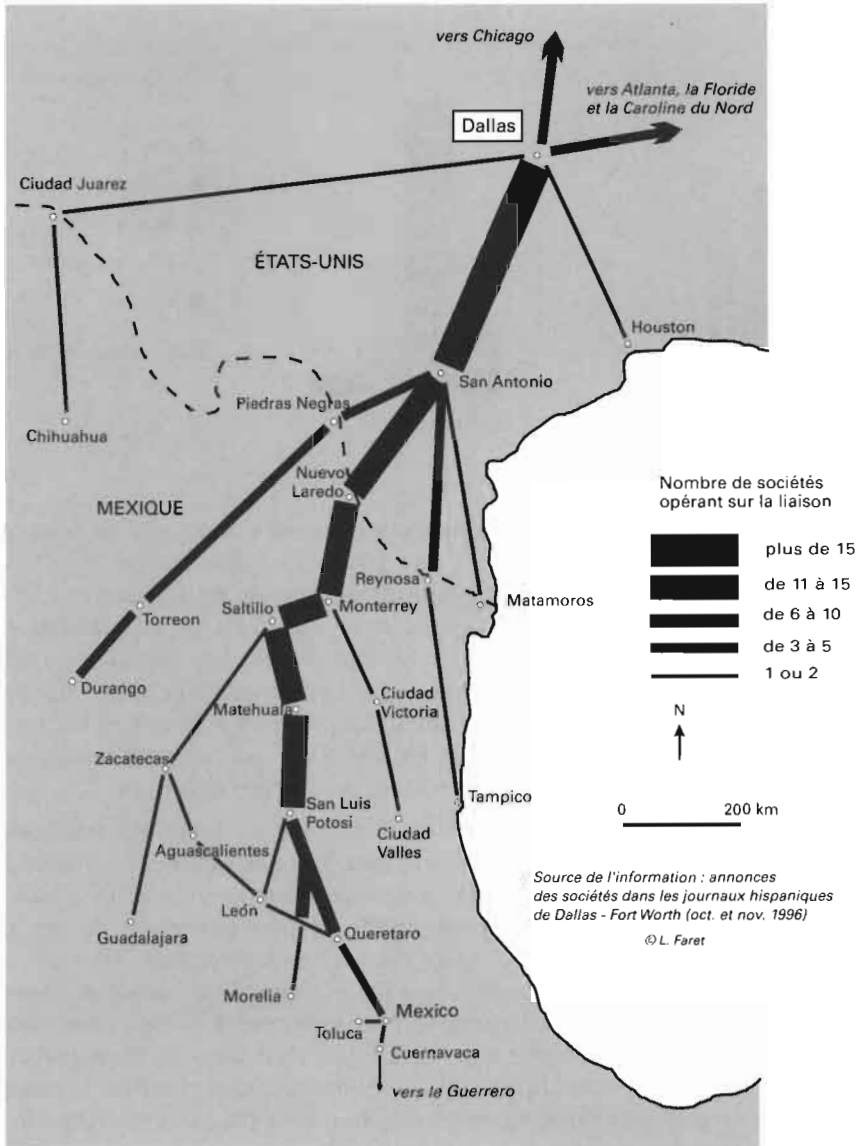
Si l'on prend en compte l'ensemble de l'échantillon (710 personnes), les modes de transport utilisés pour le déplacement international se distribuent entre le bus, l'avion, le véhicule individuel ou le transport partagé à bord du véhicule d'une autre personne. Le train n'est plus utilisé aujourd'hui que de façon tout à fait marginale pour des déplacements internationaux (et sur une toute petite partie du parcours, par exemple à proximité de la frontière à la faveur de convois de

2. Les données qui suivent sont issues du travail de recherche PARMi «Parcours de mobilité et processus de territorialisation des migrants internationaux à l'heure des regroupements régionaux latino-américains (comparaison Bolivie-Mexique)», programme piloté par G. Cortes et appuyé par le ministère de la Recherche.

3. Le choix d'observer un parcours Nord-Sud correspondait à une volonté de prendre en compte les motivations de l'ensemble des déplacements induits par le fait migratoire (y compris les retours saisonniers et définitifs) plutôt que les seules sorties du territoire (flux Sud-Nord).

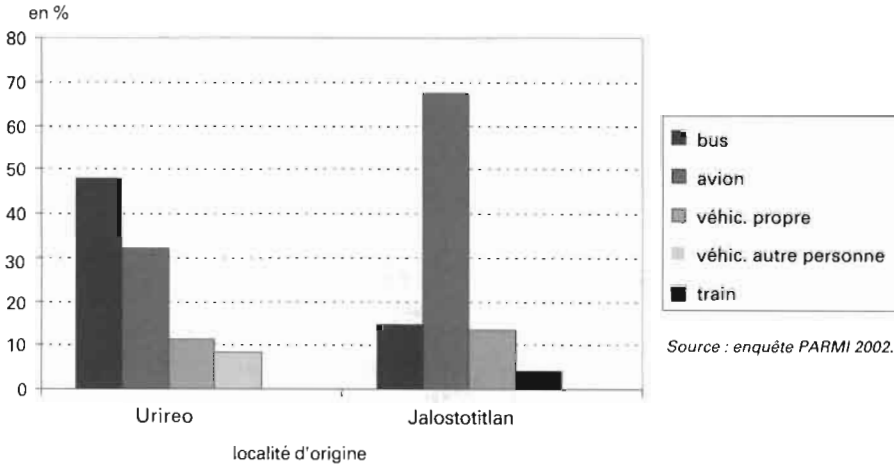
4. Bajío: grande plaine agricole du Centre-Ouest de Mexique s'étendant sur les États de Guanajuato, Jalisco et Michoacán, marquée par une activité agricole intensive (céréales, légumes) et un développement urbain et industriel le long de l'axe Querétaro-León.

Fig. 1 – Migration et transport en Amérique du Nord: les routes régulières des petites sociétés opérant entre le Mexique et la ville de Dallas (Texas)



marchandises). Le recours à ces différents modes de transport présente cependant des disparités importantes que l'on peut attribuer à différents facteurs. La figure 2 indique la distribution des modes de transport dans les deux localités enquêtées. Dans le cas d'Urireo, le rôle traditionnel du bus dans les déplacements internationaux apparaît bien. Quoi qu'il en soit, l'importance prise par

Fig. 2 – Mode de transport utilisé lors du dernier déplacement vers le lieu d'origine



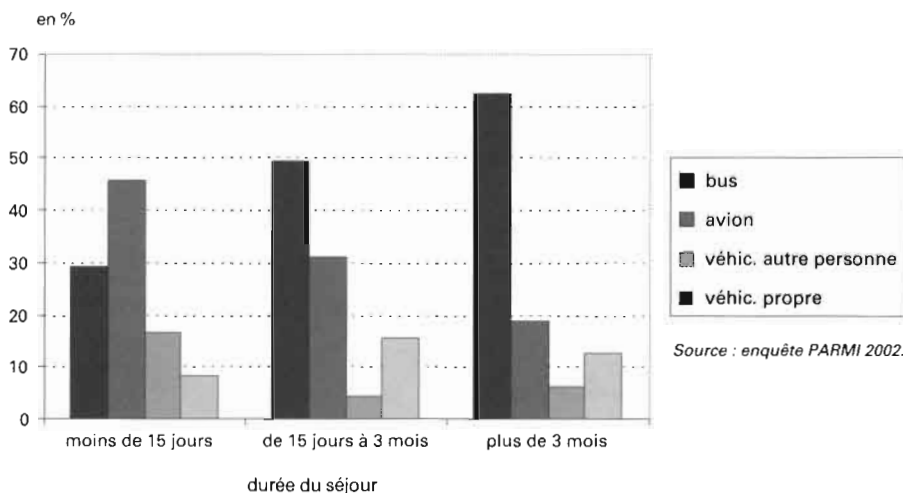
l'avion au cours des dernières années est une dimension à prendre en compte, et le cas de Jalostotitlan le montre de façon plus évidente encore : 67,2 % des migrants de cette localité indiquent avoir utilisé ce mode de déplacement lors de leur dernier retour. La relative proximité avec l'aéroport de Guadalajara (une heure de route) n'explique qu'en partie cet état de fait. Les entretiens conduits en parallèle de cette enquête montrent que l'ancienneté du flux migratoire, l'amélioration des conditions économiques des premiers migrants et l'essor des pratiques de mobilité non liées à l'emploi, depuis et vers ce petit bourg, expliquent de façon plus convaincante le poids des déplacements aériens.

Il convient en effet de signaler qu'on s'intéresse ici à un flux nord-sud, et donc à des déplacements dits «de retour», avec toute la variété de significations que ces mouvements peuvent prendre. Les visites temporaires de membres des familles résidants aux États-Unis constituent une part importante de ces flux. Dans ces cas-là, la durée du transport est un élément central, souvent aussi important que celui du coût (fig. 3). C'est ici le temps de congé dont disposent les travailleurs migrants qui détermine le plus fortement le temps passé dans le lieu d'origine, souvent davantage que les activités réellement envisagées dans ce lieu<sup>5</sup>. Pour que ce temps au village soit aussi important que possible, le transport aérien offre la meilleure solution, surtout si le départ peut être prévu suffisamment à l'avance, ce qui est le cas des familles dont les situations professionnelles aux États-Unis sont les plus stables (calendrier scolaire des enfants et dates de congés des parents connus à l'avance). Quoi qu'il en soit, avec des temps de vol relativement faibles (de trois à quatre heures, par exemple, entre les grandes

5. Sauf dans les cas, plus rares dans notre échantillon, de migrants ayant développé des activités économiques dans leur lieu d'origine.



Fig. 3 – Mode de transport utilisé selon la durée du séjour dans le lieu d'origine (migrants originaires de Urireo, Guanajuato)

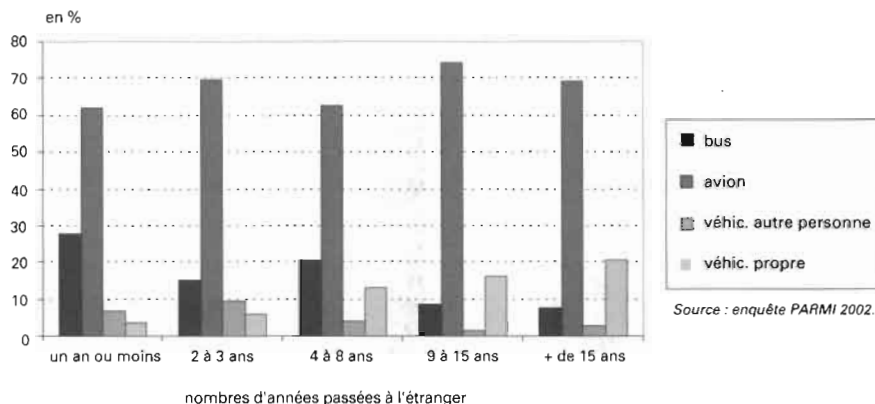


villes de Californie et les aéroports du centre-ouest mexicain), l'avion offre la possibilité d'aller au pays pour de très courts séjours, ne dépassant pas deux jours. Le cas des déplacements pour des événements familiaux est ici le plus commun (mariage, baptême, enterrement, etc.), avec celui des migrants ayant développé des activités économiques en lien avec leur région d'origine (alimentation en marchandises des commerçants par exemple). On assiste également, de façon plus récente, à des allers-retours liés à des activités communautaires : un transport rapide permet par exemple à une personne, mandatée par tel ou tel collectif de migrants à l'étranger, de se déplacer pour assister à une réunion importante dans le cadre d'un projet de développement communautaire dans le lieu d'origine.

Une autre composante importante de ces flux de retour est constituée par les déplacements à l'issue d'un séjour migratoire, que celui-ci soit saisonnier ou plus durable. Ici, le coût du déplacement est souvent plus important que le facteur temps. La possibilité de rapporter une certaine quantité de marchandises est également un élément important, et le recours au véhicule individuel est alors plus fréquent. Dans nombre de cas, ce véhicule fait d'ailleurs lui-même partie des marchandises rapportées, et il est plus destiné à être utilisé dans le lieu d'origine (après régularisation), qu'à assurer régulièrement le trajet entre le lieu d'émigration et le village.

Au-delà des éléments propres à la temporalité des circulations migratoires, les modalités de déplacement entre les États-Unis et le Mexique tiennent également aux formes d'insertion et à la nature des activités économiques des migrants à l'étranger. Si l'on s'intéresse au mode préférentiel de déplacement des migrants selon leur secteur d'activité, une différenciation apparaît de façon

Fig. 4 – Mode de transport utilisé selon l'expérience migratoire  
(migrants originaires de Jalostotitlan, Jalisco)



significative. Pour l'ensemble de l'échantillon de l'enquête d'août 2002, ce sont les migrants travaillant dans le secteur agricole qui utilisent de façon majoritaire les transports collectifs terrestres (respectivement 61 % et 43,8 % des actifs de l'agriculture à Urireo et Jalostotitlan voyagent en bus). Pour les migrants employés dans les secteurs traditionnels urbains, tels que la restauration, le commerce et les services, le recours à l'avion est plus fréquent. Selon les entretiens conduits en parallèle à cette enquête, c'est avant tout la plus faible rémunération des emplois non qualifiés en milieu rural qui explique que le bus joue toujours un rôle dominant pour les déplacements internationaux. Cela étant, la plus forte mobilité spatiale des travailleurs dans ce secteur et une plus grande variabilité des rythmes saisonniers concourent également à faire du bus un moyen de transport bien adapté.

En dernier lieu, les modalités du déplacement varient également en fonction de l'expérience migratoire des individus. Dans l'ensemble des entretiens que nous avons conduits sur les modalités de la mise en œuvre du processus migratoire au cours des cinq dernières années, la grande majorité des primo-migrants signale avoir réalisé leur premier déplacement vers les États-Unis en bus, que ce soit en utilisant les lignes régulières de part et d'autre de la frontière ou en ayant recours aux services de petites sociétés de transport spécialisées dans l'activité. À partir des données fournies par l'enquête PARMi 2002 pour les migrants originaires de Jalostotitlan, on peut observer l'évolution dynamique du rapport entre expérience migratoire et mode de transport (fig. 4). On voit que pour cette population le recours à l'avion est fréquent dès les premières expériences et qu'il conserve une place de choix pour tous les migrants, indépendamment de l'expérience migratoire. Il convient de rappeler cependant que l'on s'intéresse ici à des déplacements de retour, pour lesquels le déplacement aérien ne pose que marginalement le problème du statut migratoire. Dans l'autre sens, la non-possession de documents d'entrée et de séjour aux États-Unis rend pour beaucoup l'usage

de ce mode de transport notablement plus difficile sur l'ensemble du parcours<sup>6</sup>. Les transports en bus diminuent quant à eux avec l'expérience et le nombre d'années passées à l'étranger. À l'inverse, le recours au véhicule individuel devient plus significatif avec le temps. Cette évolution s'explique en grande partie par l'importance des déplacements familiaux chez les migrants installés durablement aux États-Unis. Dans bon nombre de cas, en effet, un temps passé à l'étranger supérieur à dix ans signale un processus avancé d'installation (plus ou moins définitive). Avec le regroupement familial qui l'accompagne, les pratiques de la mobilité sont plus collectives: le déplacement des familles est économique à bord d'un véhicule personnel de capacité moyenne ou grande, et il profite de l'amélioration des conditions de sécurité et de confort dans le déplacement terrestre entre les deux pays (mise en service d'autoroutes au Mexique, contournement routier des grandes agglomérations, simplification des démarches de sortie du territoire aux États-Unis, etc...). L'importance de cette forme de déplacement est par ailleurs confirmée par le dynamisme du marché des *vans* d'occasion auprès de la population d'origine mexicaine aux États-Unis.

### **Acteurs circulants: émergence et développement du transport autoproduit**

Dans les logiques de déplacement entre pays d'origine et lieux d'installation à l'étranger, les offres des professionnels du secteur des transports (services d'autocar dans chacun des deux pays, compagnies aériennes) ne correspondent pas de façon pleine et parfaite aux attentes des populations migrantes. Bien qu'elle se situe dans un cadre international et sur de grandes distances, la circulation des individus migrants s'inscrit aussi fortement dans un cadre communautaire. En cela, elle répond à des logiques qui ne peuvent uniquement se mesurer en termes de rentabilité effective ou de rationalité économique dans les choix qu'opèrent les acteurs individuels. Dans ce contexte, des dynamiques locales fortes de part et d'autre du champ migratoire ont donné naissance à des formes d'organisation des flux par les migrants eux-mêmes. Les routes migratoires entre les deux pays sont aujourd'hui sillonnées par un nombre conséquent de camionnettes, fourgons et bus qui mettent en relation directe et continue les villages et quartiers de ville de forte émigration et les destinations les plus fréquentes aux États-Unis.

À l'évidence, il s'agit d'initiatives dont l'ampleur est restreinte si on compare leur volume d'activité à l'ensemble des déplacements internationaux. On est néanmoins en présence d'une forme de transport autoproduit significative, organisée par les migrants et pour eux-mêmes, en marge des opérateurs classiques du transport tout autant que des institutions locales et régionales. Témoignant des

6. Depuis les attentats du 11 septembre 2001, les opérations de contrôle des voyageurs dans le transport aérien ont rendu plus difficiles les déplacements internationaux par avion des migrants. Cela étant, le durcissement des procédures de contrôle au moment de l'entrée aux États-Unis est depuis cette date mentionné par l'ensemble des migrants, quel que soit le mode de transport utilisé.

capacités d'organisation des migrants et de la solidité des réseaux locaux d'interconnaissance, ces activités s'appuient sur une double dynamique. Pour leurs instigateurs, la connaissance des besoins et attentes des populations migrantes permet le développement des services les plus adaptés. En parallèle, les insuffisances des services de transport dans des régions fortement marquées par la mobilité internationale laissent la place à de telles initiatives. Si la capacité d'investissement de ces acteurs est faible, leur capacité à s'adapter de façon souple à une demande fluctuante et imprévisible est grande. Pour beaucoup de migrants, l'émergence de ces micro-sociétés sur le marché des transports apparaît d'ailleurs pleinement justifiée: dans un contexte local où les opportunités économiques sont traditionnellement faibles, ces circulations constituent une dynamique forte et il est légitime que l'intensité des déplacements sur l'espace migratoire profite aux collectifs directement affectés par un tel degré de mobilité spatiale.

Une analyse précise et documentée des activités de transport autoproduit dans un champ migratoire tel que celui auquel on s'intéresse ici est particulièrement difficile. Les initiatives des acteurs sont multiples et l'enregistrement des activités par les autorités compétentes est très partielle. Dans nombre de cas, la nature informelle de l'activité est l'une de ses composantes majeures, et la volonté de réduire les coûts implique une certaine invisibilité. De même, dans le contexte d'une migration internationale où les déplacements sans documents légaux sont nombreux, l'assimilation abusive des activités de transport avec celles des passeurs clandestins est fréquemment pratiquée, et elle n'est bien évidemment pas favorable aux opérateurs des transports. Avec les mesures prises par les autorités états-uniennes pour renforcer le contrôle de la frontière dans la seconde moitié des années 1990, l'activité des micro-sociétés de transport est devenue plus complexe. Les transformations intervenues après les attentats du 11 septembre 2001 semblent jouer dans le même sens [Valenzuela *et alii*, 2003].

### *Les formes d'apparition et d'organisation des micro-entreprises de transport*

L'activité des microsociétés de transport s'est développée afin de répondre à des besoins spécifiques ressentis par les migrants et leurs familles dans les deux pays. Il convient de voir à partir d'un cas le processus d'émergence et de développement de cette activité. L'analyse s'appuie ici sur des observations conduites dans le Nord de l'État de Guanajuato dans la seconde moitié des années 1990, essentiellement dans le municipe de Ocampo. S'il est exclu de généraliser à partir de cet exemple, certaines caractéristiques de l'émergence de l'activité ont été repérées ensuite dans d'autres environnements régionaux, laissant penser que la portée des observations est plus large que le seul contexte local. Tout particulièrement, le rapport entre l'activité de transporteur et la propre expérience migratoire des individus impliqués apparaît comme un trait dominant.

À l'origine, c'est la circulation importante des migrants d'expérience qui a constitué le facteur de déclenchement de l'activité dans le municipe. Dans chacun de leurs voyages, ces personnes jouaient le rôle de convoyeur ou de «facteur» pour d'autres personnes originaires du village. Des lettres, de l'argent liquide, des petites marchandises leur étaient confiés par des proches pour être remis à un parent. Peu à peu, certaines personnes dont les documents migratoires leur permettaient de circuler librement entre les deux pays voyageaient avec des quantités significatives de matériel et d'argent. Voyant dans cette pratique plus qu'un service annexe rendu à des pairs, plusieurs migrants ont saisi, à partir de la seconde moitié des années quatre-vingt, l'intérêt économique que pouvait constituer ce transit de marchandises et se sont lancés dans un créneau jusqu'alors inexploité. Dans les années 1990, la diffusion de l'information sur le savoir-faire acquis par ces opérateurs, au-delà des cercles de proches et de voisins, a donné à l'activité de nouvelles dimensions. Dans le cas d'Ocampo, le champ d'action des micro-sociétés s'est élargi au niveau régional, et l'on vient de l'État voisin ou de la région du Bajío au sud pour profiter des services des transporteurs du village.

Dans le cas signalé ici, cette dynamique s'est inscrite dans un double contexte. Pour une part, le déplacement régulier des personnes entre le village et quelques lieux aux États-Unis s'est transformé sur la même période en un intense mouvement auquel répondaient mal les systèmes de transport existants. Pour une autre part, le municipe n'est pas très bien relié au réseau national de transport terrestre et le voyage vers les États-Unis est complexe depuis le nord de Guanajuato: il demande plusieurs changements, dont un à la frontière dans le cas du bus, ce qui est souvent source de tourment pour les voyageurs. Pour rejoindre la frontière nord du Mexique en bus, il faut se rendre d'abord à Ojuelos (Jalisco) puis prendre un autre bus pour San Luis Potosí où l'on peut se connecter avec les grandes lignes à destination de Monterrey et de la frontière. Comme on le verra plus loin à partir d'exemples, le développement des services de transport opérés par des migrants repose fortement sur la capacité des micro-sociétés à drainer des petites localités mal intégrées au système de transport terrestre mais fortement impliquées dans un système migratoire international.

Avec un investissement initial minime (le plus souvent un véhicule de type fourgon équipé d'une galerie et pouvant emmener 6 à 8 personnes), le succès des pionniers a été rapide à Ocampo. On comptait dans le chef-lieu du municipe 7 microsociétés de transport à la fin des années quatre-vingt-dix, qui assuraient une quinzaine de départs par semaine. Pour l'ensemble du municipe, l'estimation était de 25 véhicules<sup>7</sup>. Le transport des personnes ne représente cependant qu'une partie de l'activité, surtout dans le sens Nord-Sud du parcours. Une autre

7. À destination de Dallas, principal lieu d'émigration de la population locale, il y avait selon notre propre comptage quatre départs de camionnette le lundi, autant le mardi et deux le jeudi. Pour Chicago, la fréquence était de un à deux départs par semaine selon l'époque de l'année. Il faut ajouter à cela des liaisons, moins fréquentes, avec Los Angeles et la Californie et des départs «à la carte» demandés par exemple par des familles entières.

partie conséquente de l'activité est constituée par les importants transferts de fonds des États-Unis vers le Mexique et le transport de matériel. Dans un contexte de méfiance de la part des migrants vis-à-vis de beaucoup d'autres spécialistes du transport et de la messagerie (service postal, télégrammes, virements bancaires, etc.), confier l'argent épargné à une personne connue qui se charge de le remettre en mains propres à son destinataire est un système très appréciable, que l'on est prêt à payer à sa juste valeur. Avec une commission variable entre 5 et 10 % des sommes transportées en liquide, l'activité est lucrative puisque les garanties présentées par le système lui ont permis de s'imposer en moins d'une dizaine d'années comme le moyen le plus utilisé dans le municipe pour les remises d'argent<sup>8</sup>. Assez rapidement, les premières personnes à s'être consacrées à ces activités de transport se sont retrouvées à la tête d'entreprises florissantes et de taille importante à l'échelle du municipe (jusqu'à 20 salariés pour certaines et plusieurs véhicules, depuis des microbus de 8 places jusqu'à de véritables autobus). Il y a lieu de souligner l'importance d'une telle activité dans le contexte économique d'un municipe comme celui d'Ocampo, où les sources d'emploi sont par ailleurs très limitées.

### *Entre logiques économiques et réseaux sociaux*

Comme on le voit, le service assuré diffère assez sensiblement des autres modes de transport. Il s'agit ici de ce que l'on pourrait qualifier de service «intégré» de transport, où s'associent différentes formes de prise en charge et où l'intégralité du déplacement est assuré, depuis le lieu d'origine et jusqu'à la destination finale. En cela, le modèle s'appuie sur des spécificités propres et la logique sociale de fonctionnement de ces microsociétés est à souligner: l'appartenance des initiateurs des projets à la collectivité locale est un élément déterminant, et la diversité des activités qui en découle est une des bases de la réussite de ces acteurs.

En s'intéressant d'un peu plus près à la mise en œuvre des déplacements transfrontaliers, on observe une imbrication de différentes logiques dont toutes ne relèvent pas de la même échelle d'analyse. Pour en rendre compte, voici le récit d'un voyage effectué avec l'une de ces camionnettes entre le nord de l'État de Guanajuato et la ville de Dallas dans le courant de l'été 1996<sup>9</sup>.

Le départ pour Dallas est prévu à 11 heures ce matin. Un peu avant, Felipe – l'un des deux chauffeurs, le frère du patron de la petite société – est passé par l'atelier de l'entreprise pour une révision rapide du véhicule. Pendant ce temps, l'autre chauffeur s'est occupé de classer les affaires à emmener selon leur lieu de destination. Le véhicule est un minibus *Dodge*, de 12 places, racheté il y a six ans à une société de location de Dallas et qui porte toujours des plaques du Texas. Quand la camionnette est

8. Selon les entretiens menés avec les responsables de guichets de change du nord de l'État de Guanajuato, en octobre 1995, et les opérateurs de ces camionnettes à plusieurs reprises, entre octobre 1995 et novembre 1996.

9. Les éléments qui pourraient conduire à identifier les personnes en présence ont été légèrement modifiés, sans que s'en trouve transformée la signification globale des observations rapportées.

prête, les lettres personnelles sont stockées à l'avant, dans une petite serviette avec l'argent liquide nécessaire aux frais du voyage. À l'arrière, on charge différentes caisses et cartons: des légumes et produits frais cultivés ou élaborés au village, des médicaments et des habits. Chaque colis porte le nom de son destinataire et un numéro de téléphone. Sur le toit, on charge une armoire en bois sculpté, réalisée par un artisan du village à la demande d'une famille installée à Dallas. On emmène aussi deux piles de journaux, les derniers numéros de «*Tiempo*», l'hebdomadaire du nord de Guanajuato dont deux pages sont consacrées à Ocampo.

Trois personnes du village prennent place dans la camionnette, en plus des chauffeurs: deux hommes d'une trentaine d'années qui vont reprendre leur travail le lendemain matin à San Antonio et Dallas respectivement (l'un est jardinier, l'autre maçon); une jeune fille qui va rendre visite à des parents qui vivent à Dallas et qui l'ont invitée. Nous partons un petit peu après 11 heures. Le trajet est prévu par San Luis Potosí, Monterrey, Laredo et San Antonio. La première partie du voyage est la plus longue car on fait plusieurs détours et on s'arrête à quatre reprises pour prendre des personnes et charger du matériel.

À San Luis Potosí et à Matehuala, les étapes se font dans des maisons où une pièce sert de secrétariat et de dépôt de marchandises. Visiblement, ces lieux sont connus dans le quartier et au-delà, puisqu'on est venu à l'avance déposer les marchandises à expédier<sup>10</sup>. À San Luis Potosí, plusieurs personnes attendent dans la rue l'arrivée d'une camionnette en sens inverse pour récupérer directement les courriers (et l'argent) qui leur sont destinés. Felipe m'explique que ces deux points d'arrêt sont assez récents. Dans le premier cas, la maison appartient à la famille et la personne qui s'occupe de collecter le matériel reçoit une petite indemnité. Dans le second cas, c'est un ami de longue date de la famille qui s'est réinstallé au Mexique après avoir vécu aux États-Unis.

Un peu avant San Luis, un homme âgé prend place dans la camionnette et son chargement est installé sur le toit. Il emmène, comme chaque mois, une vingtaine de paires de bottes de cuir destinées à être vendues par son fils et sa fille à Fort-Worth.

Avant d'accéder à la frontière, quatre contrôles de police sont l'objet de transactions animées. Alors qu'un seul de ces «contrôles» donne effectivement lieu à une fouille du véhicule, dans les autres cas les chauffeurs s'acquittent d'une *mordida*<sup>11</sup> qui permet de ne s'arrêter que quelques instants. Sur le périphérique de Monterrey, au moment de faire le plein d'essence, on rencontre une autre camionnette d'Ocampo (d'un propriétaire différent), partie un peu avant du village. Échanges de salutations et d'informations diverses. On apprend ainsi qu'une patrouille vient de les intercepter et leur a fait perdre temps et argent. Malgré l'heure tardive, tous les passagers de notre véhicule sont d'accord pour quitter le périphérique et traverser l'agglomération, ce qui évite un nouvel arrêt et un nouveau prélèvement.

Le passage de la frontière, vers 1 h 30 du matin, est l'objet d'une nouvelle fouille du véhicule et d'un contrôle assez méticuleux des identités. Le passage des produits comestibles est toléré, mais un des passagers doit payer une taxe pour l'introduction d'équipements de sport: il a fait faire au Mexique la tenue vestimentaire complète de l'équipe de football dont il est membre à San Antonio. Il m'explique que, même avec cet impôt, la réalisation de ces maillots dans son pays est beaucoup moins onéreuse pour le club qu'aux États-Unis. De plus, le fabricant lui a accordé une réduction parce que le club en question est celui des personnes originaires de son village, dont le nom est inscrit sur chaque maillot (au dessus de celui de San Antonio).

Le reste du trajet se déroule sans incident. Après une halte rapide à San Antonio on arrive à Dallas vers 8 heures du matin. Le matériel est déchargé et stocké dans le local de la société de transport, un ancien magasin situé au cœur du quartier mexicain de l'ouest de la

10. Parmi les lettres que nous récupérons ce jour-là, quelques-unes sont en provenance du Guatemala.

11. *Mordida*: bakchich, pot-de-vin (littéralement morsure).

ville. C'est en fait le centre des opérations des camionnettes, beaucoup plus qu'à Ocampo, où l'on s'occupe davantage de la partie technique (entretien du matériel). Ici sont faits la comptabilité, la gestion des marchandises et l'organisation du planning. Une permanence est assurée tous les jours afin que les personnes puissent venir récupérer la marchandise qui leur est destinée (ou en déposer d'autres pour le départ). De fait, le lieu sert aussi d'espace de rencontre pour les *Ocampenses*. Les journaux du village sont mis à disposition sur le comptoir et un affichage tient informée la communauté sur les activités en cours à Dallas, à l'échelle du groupe villageois tout comme de la communauté hispanique au sens large.

Comme on le voit ici, le sentiment communautaire et la chaîne de confiance mutuelle que celui-ci sous-entend comptent parmi les clefs de la réussite de l'activité. L'existence de ces services de transport et leur développement rapide illustrent bien la dynamique d'interaction sociale qui les supporte. S'imbriquent ici des réseaux familiaux – où la logique économique de création d'une activité rentable s'impose – et des réseaux sociaux multiformes – où l'appartenance à la même communauté d'origine constitue une garantie non affichée mais réelle pour les passagers comme pour les expéditeurs de marchandise et d'argent. L'institutionnalisation de la pratique de circulation de ces entrepreneurs *ocampenses* dépasse aujourd'hui le cadre du village d'origine. Leur affaire est aussi une activité commerciale comme une autre, à laquelle des membres extérieurs à la communauté d'origine font appel en qualité exclusive de client, après avoir sans aucun doute évalué en termes marchands les avantages et inconvénients de différents systèmes de transport. Cela étant, et les opérateurs de ces camionnettes en sont bien conscients, c'est l'entretien de liens directs ou semi-directs avec leur clientèle (passant par une tierce personne, mais rarement au-delà) qui est le support le plus solide de leur activité, tout du moins dans les dimensions qu'elle a actuellement. Pour preuve, l'extension des parcours n'est pas prévue à destination de villes alliant proximité géographique et importance de la population mexicaine résidente. À l'opposé, c'est vers les villes de l'est des États-Unis, loin de la frontière mais où les « niches » d'*Ocampenses* sont en croissance, que les prochaines extensions pourraient avoir lieu.

Notons ici que l'on retrouve, aux trois niveaux de la dynamique sociale en présence (familial, communautaire et extra-communautaire), les principes du fonctionnement en réseau : on a accès aux services de ces transporteurs parce qu'on a appris par un proche leur existence. On a recours à eux si l'on estime satisfaisant le niveau de garantie dont ces mêmes proches ou d'autres personnes ont fait mention. Enfin, on partage avec les tenants de ces sociétés le même souci de diminuer au maximum les aléas du voyage et les surcoûts auxquels il donne traditionnellement lieu<sup>12</sup>. Dans ce sens, choisir ce système de transport et de messagerie c'est aussi faire preuve d'une appartenance communautaire. On a vu que cette appartenance est avant tout liée au village d'origine, mais on observe ici qu'elle peut aussi être celle du groupe des migrants mexicains dans son sens le plus large.

12. Si, par exemple, le montant des *mordidas* est élevé et se répercute sur le prix des billets, c'est sans commune mesure avec ce que coûte le voyage à destination du Mexique avec son propre véhicule.



## La desserte migratoire comme élément effectif de la mise en relation socio-spatiale

Comme dans la majorité des courants migratoires affirmés, le rôle des réseaux sociaux est une dimension essentielle de l'organisation de la mobilité pour les migrants mexicains [Gurak et Caces, 1992; Pohjola, 1991]. Il est en ce sens peu surprenant de constater que le transport autoproduit y puise une grande part de son efficacité et de sa légitimité. Ces réseaux de la migration sont multi-formes et, au moins à l'origine, très peu formalisés. Ce sont des structures souples, aux frontières perméables, remplissant différentes fonctions [Casillas, 1996]. Les connexions constituées par les liens familiaux, amicaux et de *paisanaje*<sup>13</sup> n'en sont pas moins à la base de ce qu'on qualifie dans la littérature de «processus social» de la migration. Pour D. Massey *et alii*, ces liens «composent une toile de rapports sociaux en interconnexion qui tient lieu de support au mouvement de personnes, de marchandises et d'information entre les communautés de départ au Mexique et les États-Unis» [Massey *et alii*, 1987, p. 169]. Les logiques de leur développement sont intimement liées à l'évolution des pratiques de mobilité et à l'ancienneté des courants migratoires.

À l'échelle de courants migratoires depuis telle ou telle communauté d'origine, c'est le jeu de ces filières migratoires qui a conduit à l'apparition de canalisations spatiales fortes. La littérature sur la migration mexicaine aux États-Unis est riche d'exemples de couples migratoires et de «communautés filles», c'est-à-dire de concentration privilégiée de populations d'une même localité de départ dans une région donnée d'installation [Mines, 1981; Smith, 1994]. L'expérience réussie de pionniers a conduit à la reproduction à l'identique, au moins pendant un certain temps, du modèle migratoire par de nouveaux candidats dans l'entourage de ces pionniers. Avec le renforcement des échanges particuliers que l'histoire de chaque courant migratoire permet, les logiques de circulation entre ces pôles se renforcent de façon tout à fait significative, conduisant souvent à la mise en œuvre d'activités spécifiques entre ces différents lieux. Dans la dernière décennie, l'activité des associations et clubs de migrants ou la participation des migrants au processus politique local ont été, du point de vue communautaire, les éléments les plus visibles de ces dynamiques transnationales [Portes, 1999; Faret, 1998; Moctezuma, 2003]. Le transport de personnes (compagnies de microbus, passeurs spécialisés, sociétés de rapatriement des corps, etc.) ou l'acheminement de marchandises et d'argent forment une autre partie de ces activités. Vecteurs des relations, ces activités contribuent à la fois à rendre possible l'échange et à lui donner des formes propres, donc à définir la nature du dispositif transnational qu'elles produisent.

D'une certaine manière, toute activité développée sur le champ migratoire a vocation à servir de support aux dispositifs transnationaux historiquement constitués. Géographiquement dispersée mais socialement cohérente, cette activité ren-

13. Le terme de *paisanaje* signifie ici à la fois partager un même lieu d'origine et avoir en commun le sentiment d'appartenir à la communauté des personnes provenant de ce lieu.

force des dynamiques de territorialisation originale où la proximité fait sens à travers la nature et la densité du lien établi et entretenu. De ce point de vue, les transports des personnes et des marchandises contribuent, à côté des autres liens que sont le téléphone, le courrier ou internet, à renforcer des logiques déjà existantes de «continuité sans contiguïté». Les logiques de circulation entre les différents points du système migratoire s'appuient sur le mode de fonctionnement réticulaire: permises et supportées par les réseaux sociaux, elles structurent un espace migratoire international. Cette logique spécifique de structuration est porteuse de conséquences pour les relations entre les communautés de départ et les points d'installation à l'étranger. L'établissement et l'organisation communautaire à l'étranger d'une part conséquente de la population contribuent à inscrire ce lieu dans un réseau de lieux qui échappe en partie aux logiques de la proximité spatiale et contribue à l'insertion de l'ensemble de la population du lieu d'origine dans un processus d'intégration sociale, économique ou culturelle avec les pôles migratoires qui lui correspondent dans le pays d'installation.

## BIBLIOGRAPHIE

- BÉTEILLE R. [1974], *Les Aveyronnais. Essai géographique sur l'espace humain*, thèse de Doctorat d'État, Université de Poitiers, 573 p.
- BÉTEILLE R. [1981], «Une nouvelle approche géographique des faits migratoires: champs, relations, espaces relationnels», *L'Espace géographique*, n° 3, p. 187-197.
- BUSTAMANTE J. [1997], *Cruzar la linea. La migración de México a los Estados Unidos*, Mexico, Fondo de cultura económica, 384 p.
- CANALES A. [1999], «Periodicidad, estacionalidad, duración y retorno. Los distintos tiempos en la migración México-Estados Unidos», *Papeles de Población*, vol. 5, n° 22, p. 11-41.
- CASILLAS R. [1996], «Redes sociales y migraciones centroamericanas en México», in P. Bovin (éd.), *Las fronteras del istmo. Fronteras y sociedades entre el Sur de México y América central*, Mexico, CIESAS-CEMCA, p. 213-220.
- CHAREF M. [1995], «La saison des retours vers le Sud par autobus», *IVe Colloque National de Démogéographie: immigrés et enfants d'immigrés en France*, Poitiers 25-27 octobre 1995, 14 p.
- DE TAPIA S. [1995], «L'émigration turque: circulation migratoire et diasporas», in M. Bruneau (éd.), *Diasporas*, Montpellier, Reclus, p. 74-87.
- DE TAPIA S. [1996], «Échanges, transports et communications: circulation et champs migratoires turcs», *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 12, n° 2, p. 45-71.
- DURAND J., MASSEY D., CHARVET F. [2000], «The changing geography of Mexican immigration to the United States: 1910-1996», *Social Sciences Quarterly*, n° 81, p. 1-16.
- DURAND-DASTES F., GRATALOU P. et LEVALLOIS A. [1992], «Le rôle des flux dans l'organisation des ensembles spatiaux», *L'Information géographique*, vol. 92, n° 1, p. 35-42.
- FARET L. [1997a], «Chemins et négoce entre le Mexique et les États-Unis: les routes de la migration internationale», *Trace*, n° 31, p. 51-63.
- FARET L. [1997b], «La frontera y el Estado-nación en la perspectiva de los migrantes internacionales», in P. Bovin (éd.), *Las fronteras del Istmo. Fronteras y sociedades entre el Sur de México y América Central*, Mexico, CIESAS-CEMCA, p. 39-43.

- FARET L. (éd) [1998], «Le vote mexicain depuis l'étranger», *L'Ordinaire Latino-américain*, n° 173, p. 133-185.
- GAUTHIER C. [1993], «La route des Marocains : les frontières d'un parcours de retour», *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 9, n° 1, p. 131-142.
- GEORGE P. [1976], *Les migrations internationales*, Paris, PUF, 230 p.
- GUERASSIMOFF E. [2002], «Mobilité et champ migratoire: les investissements des émigrés dans les transports routiers au Fujian, 1919-1938», communication à la Table Ronde *Mobilités et migrations internationales pour le développement au Sud*, Paris, SEDET / Université Paris 7 – Denis Diderot, 24-09-2002.
- GURAK D.T., CACES F. [1992], «Migration Networks and the Shaping of Migration Systems», in M. Kritz, L. Lean Lim, H. Zlotnik (éd.), *International Migration Systems: a Global Approach*, New York, Clarendon Press, p. 150-176.
- JONES R. (éd.) [1984], *Patterns of Undocumented Migration. Mexico and the US*, New Jersey, Rowman & Allanheld.
- LASSONDE L. [1981], «Les problématiques de la migration internationale de main d'œuvre», *GRECO CNRS*, n° 13, p. 1-32.
- MASSEY D., ALARCÓN R., DURAND J., GONZALEZ H. [1987], *Return to Aztlan. The Social Process of International Migration from Western Mexico*, Berkeley, University of California Press, 333 p.
- MINES R. [1981], *Developing a Community Tradition of Migration: a Field Study in Rural Zacatecas, Mexico, and California Settlement Areas*, San Diego, United States-Mexico Studies, University of California, 219 p.
- MOCTEZUMA M. [2003], «Territorialidad de los clubes de Zacatecanos en Estados Unidos», *Migración y Desarrollo*, n° 1, p. 49-73.
- POINARD M., CHARBIT Y, HILY M.A. [1997], *Le va-et-vient identitaire: migrants portugais et villages d'origine*, Paris, PUF-INED, 144 p.
- PORTES A. [1999], «La mondialisation par le bas. L'émergence des communautés transnationales», *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, n° 129, p. 15-25.
- SIMON G. [1979], *L'espace des travailleurs tunisiens en France. Structures et fonctionnement d'un champ migratoire international*, thèse de Doctorat d'État, Université de Poitiers, 387 p.
- SIMON G. [1981] «Réflexions sur la notion de champ migratoire international», *Hommes et Terres du Nord*, numéro spécial, p. 85-89.
- SMITH R. [1994], *Los Ausentes Siempre Presentes: the Imagining, Making and Politics of a Transnational Community between Ticuani, Mexico/New York, Puebla/Columbia University*, 238 p.
- TARRIUS A. [1985], «Transports autoproduits: production et reproduction du social», *Espaces et Sociétés*, n° 46, p. 35-54.
- POHJOLA A. [1991], «Social Networks. Help or Hindrance to the Migrant?», *Quarterly Review of the International Organization for Migration*, vol. 29, n° 3, p. 435-441.
- VALENZUELA A., SCHWEITZER L., ROBLES, A. [2003], *Planes, Trains, or Camionetas?: Informal Travel among Immigrants*, document de recherche, Los Angeles, University of California, 17 p.



Dans la rue, devant le domicile du transporteur, une camionnette de la liaison Ocampo-Dallas attend le départ (L. Faret, 1997).



Migrants mexicains au moment de monter dans le bus à la gare routière de León (L. Faret, 1997).