
**hommes
& migrations**

Hommes & migrations

Revue française de référence sur les dynamiques migratoires

1296 | 2012

Le Mexique dans les migrations internationales

L'industrie de la migration

Organiser la mobilité dans le système migratoire Mexique-États-Unis

Rubén Hernández-León

Traducteur : Françoise Bouillot



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/hommesmigrations/1508>

DOI : 10.4000/hommesmigrations.1508

ISSN : 2262-3353

Éditeur

Musée national de l'histoire de l'immigration

Édition imprimée

Date de publication : 1 mars 2012

Pagination : 34-44

ISSN : 1142-852X

Référence électronique

Rubén Hernández-León, « L'industrie de la migration », *Hommes & migrations* [En ligne], 1296 | 2012, mis en ligne le 01 mars 2014, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/hommesmigrations/1508> ; DOI : 10.4000/hommesmigrations.1508

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

Tous droits réservés

L'industrie de la migration

Organiser la mobilité dans le système migratoire Mexique-États-Unis

Rubén Hernández-León

Traduction : Françoise Bouillot

- 1 Le concept d'«industrie de la migration» permet d'éclairer un aspect souvent négligé de cette activité : la commercialisation de la mobilité humaine. L'industrie de la migration est constituée par l'ensemble des entrepreneurs, des compagnies et des services qui, poussés avant tout par l'appât du gain, facilitent la mobilité, l'installation et l'adaptation des migrants, ainsi que les communications internationales et les transferts de ressources à travers les frontières¹. Les acteurs, les organisations et les infrastructures de cette industrie créent une passerelle entre les frontières et les diverses barrières posées par les États à la mobilité, aux transferts d'argent et d'informations². En dernière analyse, c'est l'existence de frontières et d'autres formes de fermeture organisées par l'État, inhérentes à la migration internationale, qui constituent la raison d'être de l'industrie de la migration³. Au cœur de cette industrie, un ensemble d'entrepreneurs, de compagnies et de services développent un savoir-faire spécialisé, créent des infrastructures sociales et économiques, investissent dans la migration légale et clandestine en affrontant les risques qui y sont liés, aidant parfois les migrants à contourner les obstacles, et parfois à effectuer un parcours bureaucratique légal. L'industrie de la migration comporte des éléments aussi divers que le trafic d'êtres humains et le recrutement de main-d'œuvre (légale et clandestine), le financement de la migration, les transports et les infrastructures de voyage, les services de paiement en liquide et en nature, la fourniture de papiers officiels et de faux documents, le conseil juridique, la diffusion des destinations d'immigration et les investissements immobiliers pour assurer le logement des migrants potentiels. Mais les activités, les services et les entrepreneurs spécifiques de l'industrie de la migration constituent un domaine aux frontières mouvantes, tributaire des politiques étatiques, de l'état du cycle migratoire, des volumes de migration et des conditions politiques et économiques prévalentes. Le rôle des entrepreneurs de l'industrie occupe en général une place marginale dans les schémas conceptuels de la migration internationale. Les analyses politiques et sociologiques se concentrent par

tradition sur les acteurs clandestins et informels que sont les passeurs et les recruteurs, dont le rôle consiste surtout à fournir un appui aux flux migratoires clandestins. Ces dernières années, les institutions gouvernementales et multilatérales se montrant soucieuses d'utiliser pour le développement économique le numéraire expédié aux familles, elles ont systématisé les enquêtes sur les canaux qu'utilisent les migrants pour expédier de l'argent chez eux. Je propose d'abandonner cette compréhension étroite et d'élargir le champ d'analyse pour y inclure les entrepreneurs officiels et illégaux de la migration, ainsi que les façons souvent tortueuses qu'ont ces mêmes entrepreneurs de chevaucher la limite entre légalité et illégalité. Surtout, j'insiste sur le rôle de cette industrie de la migration dans la structuration de la mobilité humaine, puisqu'elle initie, soutient et gère les flux migratoires internationaux, "graissant" ainsi les rouages de la mobilité internationale. Je cherche à démontrer ici que la migration n'est pas "*un processus social dépourvu de direction, auquel réagit un libre marché inorganisé*", et que les intermédiaires et les entrepreneurs sont profondément impliqués dans la co-création de la migration.

Antécédents historiques et théoriques

- 2 Les chercheurs et les politiques ont depuis longtemps identifié l'existence d'intermédiaires encourageant et facilitant la migration européenne et l'adaptation des migrants aux États-Unis. En 1885, le Congrès interdit le recrutement et l'immigration de travailleurs sous contrat. Cette interdiction visait indirectement les *padrones* ou pourvoyeurs de main-d'œuvre qui, pour leur propre compte ou pour celui d'employeurs américains, recrutaient des étrangers pour travailler dans les mines, les chemins de fer et d'autres industries. Mais ces intermédiaires ne tardèrent pas à trouver de nouvelles stratégies pour poursuivre leur industrie et continuer à fournir à leurs clients de la main-d'œuvre immigrée⁵. Une fois passé le Chinese Exclusion Act (Loi d'exclusion des Chinois) en 1882, tout un système international émergea pour faire passer des migrants chinois aux États-Unis. Conduit par les agents des Chinese Six Companies⁶, ce système parvint à faire entrer des milliers de travailleurs asiatiques par la frontière mexicaine et Cuba, jusqu'à ce que la Première Guerre mondiale interrompe les moyens de transport transpacifiques⁷. Les services et les infrastructures développés par ces industriels de la migration devinrent l'objet d'un débat public, d'initiatives législatives et d'un dispositif de contrôles renforcé. Cet appareil législatif se bornait souvent à un exercice de rattrapage, tout en parvenant à limiter les inventions astucieuses et toujours changeantes pour attirer, recruter et faire passer des migrants. En 1911, la Commission Dillingham identifia le rôle indirect, mais réel, des entrepreneurs individuels et des grandes entreprises en tant que recruteurs de main-d'œuvre, et des compagnies de navigation en tant que mécanismes exacerbant l'immigration⁸. Pour le sociologue Henry Fairchild, "*le passage leur est facilité autant que possible par l'interaction des parties intéressées qui profitent de leur venue*". En outre, "*tout ce qu'a à faire le migrant, c'est se laisser transporter passivement d'une étape à l'autre pourvu qu'il ait de l'argent pour payer. Car ceux qui leur facilitent son voyage y trouveront un large dédommagement*"⁹. Fairchild reconnaissait non seulement le désir de profit des industriels de la migration, mais aussi leur rôle dans la facilitation de la mobilité, des transferts d'argent et de la formation de réseaux de migration entre l'Europe et les États-Unis. Après une longue coupure, les historiens de la grande migration européenne ont "réintégré" l'industrie de la migration dans l'étude de la mobilité

humaine internationale. Dans son livre *The Uprooted (Les Déracinés)*, Oscar Handlin notait que “les immigrants sont devenus des hommes d'affaires” grâce aux opportunités offertes par une industrie de la migration qui leur permettait de combiner les avantages de la familiarité ethnique et de l'acculturation¹⁰. Plus tard, l'historien de la migration italienne Robert Harney parlait du “commerce de la migration¹¹” pour désigner les activités des intermédiaires qui gagnaient leur vie en offrant des services de mobilité aux migrants. Dans cette économie transatlantique informelle, les classes moyennes de l'Italie du Sud “tiraient profit du commerce de la migration” en jouant “un rôle de médiation et d'exploitation” dans le processus de mobilité¹². Ainsi, ces membres des classes moyennes offraient souvent l'argent pour financer les passages et réglaient les nombreuses dépenses associées à la migration en échange de terres ou d'autres possessions mobilières des migrants. Dans son livre *Transnational Peasants*, David Kyle analyse les activités des passeurs et des intermédiaires qu'il qualifie de “marchands d'immigration” : “Quiconque profite, légalement ou non, de la marchandisation du processus de migration international, [constituant] un système ou un réseau informel plus vaste¹³.” Ces intermédiaires appartiennent à une classe moyenne régionale du sud de l'Équateur, qui a organisé et financé la migration vers les États-Unis et l'Europe au cours des années quatre-vingt et quatre-vingt-dix. Le concept d'industrie de la migration a pour précédent la notion de “migration comme commerce”. Proposée par les géographes John Salt et Jeremy Stein pour comprendre le dispositif sous-tendant le trafic des migrants en Europe, la migration comme commerce représente “un système de réseaux institutionnalisés doté de comptabilités complexes de profits et de pertes, et incluant un ensemble d'institutions, d'agents et d'individus qui sont tous là pour faire un profit commercial¹⁴”. Stephen Castles et Mark J. Miller utilisent le terme d’“industrie de la migration¹⁵” pour saisir la palette d'intermédiaires en quête de profits facilitant la migration. Pour les auteurs, cette industrie constitue une structure durable du processus de migration, qui opère entre niveaux d'analyse macro et micro et soutient sur le long terme la perpétuation de la mobilité humaine internationale.

Transport et industrie de la migration

- 3 Le transport est un élément fondamental de l'industrie de la migration. Les infrastructures de transport facilitent le mouvement de masse et la circulation des migrants entre leur pays natal et leur destination, articulent les marchés de la main-d'œuvre et permettent aux économies ethniques fondées sur la migration de prospérer à travers les frontières ; elles contribuent même à la réduction des coûts économiques, voire psychologiques de la migration. Les études n'ont guère prêté attention jusqu'ici à l'organisation sociale du transport des migrants. Pourtant, comme l'a soutenu Stéphane De Tapia avec éloquence, “parler de migration, c'est parler de mobilité, et qui dit mobilité dit moyen de transport¹⁶”. En outre, les réseaux de transport et les nœuds de communication sont depuis toujours des sites de contrôle de la migration où les autorités, directement ou avec l'aide de tiers, à distance ou aux portes du territoire, renforcent les politiques de sélection et de restriction de l'immigration. Les études historiques du transport transatlantique ont montré comment l'apparition d'un service régulier de paquebots à vapeur a facilité la migration de masse d'Europe vers l'Amérique du Nord. La création de lignes de paquebots dans la première moitié du XIX^e siècle avait précédé le début des flux migratoires de masse. Dans la seconde partie du siècle, des innovations permirent aux compagnies maritimes de faire traverser l'océan à un nombre croissant de migrants,

réduisant le coût, la durée et les risques du voyage tout en améliorant son confort. En retour, ces compagnies devinrent plus dépendantes financièrement des migrants. Les politiques restrictionnistes aux États-Unis et le début de la Première Guerre mondiale firent s'effondrer le transport maritime et les flux migratoires : comme le soutient Drew Keeling, en effet, “*les innovations dans les moyens de transport et la migration de masse n’interagissaient pas dans un vide politique*”¹⁷. De fait, en tant que membres *de facto* des “*coalitions immigrationnistes*”¹⁸, au même titre que la main-d’œuvre immigrée, les transporteurs risquaient de lourdes pertes quand les politiques nationales et les événements géopolitiques bouleversaient la circulation des migrants. Si les grandes compagnies de transport ont réussi à s’infiltrer dans le mouvement de migration du Mexique aux États-Unis, elles ont continué à partager ce marché avec des modes autoproduits de transport. On trouve dans l’histoire du transport des migrants mexicains la figure du *carretero* (conducteur de carriole, ou de chariot), qui apparaît au début du mouvement de migration en 1848, année où les territoires du nord du Mexique furent rattachés aux États-Unis. Les *carreteros* mexicains occupaient une niche dans le transport de marchandises entre le Texas et le nord-est du Mexique. On peut supposer que ces *carreteros* transportaient également des Mexicains fuyant le statut de péons et la violence frontalière, et partis en quête de meilleurs salaires dans le pays voisin¹⁹. Dans les vingt dernières années du XIX^e siècle, des compagnies étrangères bâtirent l’infrastructure ferroviaire nécessaire pour convoier des matières premières de l’intérieur du Mexique vers les États-Unis et leur révolution industrielle alors en plein essor. Plus tard, ces trains devinrent le premier moyen de transport des travailleurs mexicains recrutés pour le travail dans les mines et les industries agricoles du Sud-Ouest²⁰. Les compagnies de chemin de fer employaient aussi cette main-d’œuvre pour l’entretien des voies ferrées, ce qui permettait à certains de passer dans des États éloignés de la frontière du Mexique, où ils avaient des opportunités d’emploi dans les usines métallurgiques et les abattoirs. Plus tard, les trains transportèrent des masses de travailleurs saisonniers sous les auspices du programme Bracero (1942-1964²¹). Les autocars, les camions, les camionnettes et les automobiles vinrent remplacer les trains, ouvrant une ère de transport auto-produit où les migrants, les *raiteros* (passeurs officieux), les employeurs et les recruteurs généraient les infrastructures de mobilité permettant aux travailleurs de parvenir jusqu’aux marchés de la main-d’œuvre agricole, notamment dans les endroits non desservis par les grandes lignes de bus américaines comme les Greyhound. À partir de la fin des années soixante et au cours des années soixante-dix, l’urbanisation progressive et la croissance continue de la migration mexicaine aux États-Unis offrirent aux entrepreneurs, notamment aux immigrants dotés de papiers qui pouvaient faire des allers-retours entre les deux pays, l’opportunité d’intégrer ce qui allait devenir la prospère industrie du transport de migrants.

L’industrie de transport des migrants dans le système migratoire Mexique-États-Unis post-Bracero

- 4 Dans tout le sud-ouest des États-Unis, des immigrants installés commencèrent à offrir au cours des années soixante-dix des services de transport occasionnels, puis réguliers, dans leurs voitures et dans leurs breaks. Ces nouveaux entrepreneurs de la migration ayant compris le potentiel commercial d’une demande inexploitée, ils recoururent bientôt à des véhicules plus grands, surtout des camionnettes qui pouvaient transporter jusqu’à une

douzaine de personnes. Mais, ne pouvant faire passer qu'une poignée de passagers dans des véhicules relativement petits, ces *camioneteros* offraient aussi des services de courrier, de transport de fonds et de colis qui représentaient l'essentiel de leurs profits et faisaient de leurs petites compagnies des sociétés multiservices. Les transporteurs et les livreurs les plus florissants prirent des mesures pour officialiser et augmenter leur part de transport de migrants en achetant des minibus et des autocars. Si beaucoup échouèrent et revinrent aux plus discrètes *camionetas*, d'autres parvinrent à bâtir des entreprises prospères offrant des services de mobilité qui reliaient l'arrière-pays migratoire du Mexique à la frontière, et de là aux nouvelles destinations de migration. Plus récemment, de grandes compagnies d'autocars mexicaines et américaines sont entrées sur le marché du transport de migrants en rachetant de petites compagnies (mais en gardant le nom ethnique de leurs fondateurs) et en officialisant des alliances avec d'autres acteurs de l'industrie de la migration, comme les sociétés de transports de fonds. Mais les camionnettes, les bus et les avions continuent de coexister, articulés en un système multimodal de transport nord-américain de migrants²². Les trois cas que j'ai étudiés au cours de ces quinze dernières années illustrent des aspects de cette trajectoire, ainsi que les dynamiques spécifiques de certaines régions et plateformes de transport de migrants.

La connexion Monterrey-Houston

- 5 Leur situation géographique, la montée de l'immigration installée à la suite de la légalisation de millions de Mexicains à la fin des années quatre-vingt, et l'apparition de nouvelles destinations migratoires dans le Sud-Est ont fait de Houston, au Texas, et de Monterrey, au Mexique, d'importantes plateformes d'opérations de transports de migrants. Mais Houston n'est pas seulement une plateforme de transport et une voie d'entrée vers des États comme la Géorgie et la Caroline du Nord. La ville accueille aussi l'une des trois plus grandes concentrations de migrants mexicains aux États-Unis dont beaucoup circulent entre Monterrey et Houston. Même si la plupart des migrants et leurs familles vont de Houston à Monterrey, puis vers l'intérieur du Mexique en autocar, les petites camionnettes n'ont pas été totalement écartées du marché de la migration. En fait, on peut distinguer une grossière division du travail entre les bus et les *camionetas*. Alors qu'une poignée de lignes d'autocars se spécialisent sur le marché transfrontalier avec le Mexique, avec des itinéraires et des points d'entrée bien établis, les camionnettes distribuent les immigrants dans l'arrière-pays à partir de Houston en direction des nombreux marchés de main-d'œuvre situés le long de la côte Est, dans le Midwest, et même en Californie. Souvent dépourvus de papiers, les clients des camionnettes préfèrent ce mode de transport aux avions et à l'intense surveillance qui caractérise les aéroports de nos jours. Ces voyageurs se fient à l'expertise des conducteurs de *camionetas* sur l'emplacement des postes de contrôle de la patrouille des frontières et à leur connaissance des petites routes. Cela n'empêche pas les autorités de l'immigration de faire régulièrement des raids sur les boutiques et les parkings où opèrent les camionnettes, accusant les chauffeurs de participer au "trafic" de migrants²³.

Une nouvelle destination : Dalton (Géorgie)

- 6 La migration mexicaine vers la Géorgie et la côte Est des États-Unis ayant connu un boom au cours de ces vingt dernières années, un dense réseau de camionnettes et de lignes de

bus est apparu pour desservir non seulement les métropoles, mais aussi les petites villes et les zones semi-rurales où vivent les immigrants. Avant la récession de 2008, huit compagnies au moins de *camionetas* opéraient dans la petite ville industrielle de Dalton, en Géorgie. Le réseau de camionnettes que j'ai étudié à Dalton dessert largement les localités rurales dans la région historique de migration du Mexique. En dépit de la concurrence croissante de grandes compagnies d'autocars, les *camionetas* ont pu rester dans le circuit en offrant de multiples services à leurs clients et en touchant ces populations mal desservies d'où sont issus les migrants mexicains, souvent négligées par les grandes sociétés de transfert de fonds et de transport. Les *camioneteros* gèrent aussi la concurrence entre eux en se répartissant les itinéraires, évitant ainsi la saturation d'un circuit migratoire particulier. Les propriétaires de camionnettes ont toujours eu une activité à risques et ont depuis longtemps négocié leur passage de la frontière en soudoyant les douanes mexicaines et la police des autoroutes. Mais ces dernières années, les *camioneteros* de Dalton font état de rencontres avec des membres du crime organisé qui volent les payes et exigent de fortes sommes pour les laisser passer. Ils ont réagi à cette situation nouvelle en réduisant ou en éliminant leurs services de transport de numéraire, ce qui leur permet de voyager avec beaucoup moins de liquidités, et en recentrant leur activité sur le transport de passagers et de colis. Avec de nombreux immigrants mexicains au chômage du fait de la récession économique et de la crise de l'immobilier aux États-Unis, le nombre de services de camionnettes à Dalton a fortement décliné au cours de ces dernières années.

Le couloir Tijuana-San Diego-Los Angeles

- 7 La frontière Tijuana-San Diego constitue un nœud particulier de l'industrie du transport des migrants. Tijuana est trop loin des zones de migration de l'ouest et du sud du Mexique, ce qui rend le transport par terre coûteux et inefficace. En conséquence, de nombreux migrants prennent l'avion pour Tijuana, où ils ont le choix entre différents modes de transport pour continuer leur voyage. À l'aéroport, ils peuvent emprunter des bus à destination des États-Unis. Les lignes d'aviation offrent aussi des navettes vers la station d'autocars de San Diego. Ou encore, les migrants peuvent prendre un taxi vers le point d'entrée Tijuana-San Ysidro, le passage de frontière le plus embouteillé au monde. À San Ysidro, du côté américain de la frontière, les bus, les camionnettes et les taxis réapparaissent comme d'indispensables moyens de transport. Les parkings des fast-foods situés à la frontière servent de plateforme de transport improvisée : les bus embarquent des passagers qui viennent tout juste de passer le bureau d'immigration et l'inspection des douanes, les employés de services de camionnettes chargent les bagages sur le toit des véhicules, les conducteurs de taxi négocient avec les clients potentiels. Beaucoup des compagnies qui assurent le service Tijuana-San Diego sont installées dans la zone métropolitaine de Los Angeles. Foyer de millions d'immigrants mexicains, la ville possède une quantité de plateformes de transport. Il existe à Huntington Park, au sud de Los Angeles, une "rue" du transport de migrants où se concentrent les terminaux des lignes d'autocars. L'avant de ces bus se transforme en comptoir d'achat de billets, en salle d'attente, et en petites agences de voyages où les passagers peuvent acheter des billets d'avion. Dans ces structures exiguës, les queues de passagers s'allongent jusque sur la chaussée. Si certains s'arrêtent à Los Angeles, d'autres continuent vers des destinations

diverses dans l'Ouest, notamment vers les marchés de main-d'œuvre agricole de Coachella, de la vallée centrale de Californie et de l'État de Washington.

Conclusion

- 8 Les analyses de l'organisation sociale de la migration internationale ont souvent négligé le rôle que jouent les entrepreneurs, les services et les infrastructures dans la structuration des flux migratoires. Je propose ici le concept d'«industrie de la migration» pour comprendre comment des acteurs poussés par l'appât du gain provoquent, facilitent et soutiennent la mobilité humaine internationale. L'industrie de la migration comporte non seulement les entrepreneurs, mais aussi les migrants, les employeurs, les États, et même les organisations à but non lucratif impliquées dans la coproduction de la migration. Dans le système migratoire nord-américain, cette industrie de transport de migrants facilite et soutient la mobilité à travers la frontière et vers différents marchés de main-d'œuvre urbains et régionaux aux États-Unis. Au cours des quarante dernières années, l'histoire du transport de migrants mexicains a été caractérisée par la transition de moyens de mobilité informels, autoproduits (véhicules personnels et *camionetas*), à des services officiels, liés à des compagnies (lignes d'autocars possédées par des sociétés grandes et petites). Dans ce processus, des villes comme Monterrey, Tijuana, Houston, Los Angeles et, plus récemment, Atlanta, ont émergé comme des plaques tournantes de services de transport de migrants. Mais un examen approfondi de trois cas situés en des points différents de cette géographie suggère un système de transport intermodal où les migrants continuent à produire des alternatives de mobilité officielles et clandestines. Dans le circuit Monterrey-Houston, où les lignes d'autocars avaient paru écarter les camionnettes du marché, celles-ci ont bénéficié d'un regain d'activité inattendu grâce aux migrants sans papiers soucieux d'éviter les contrôles d'identité pointilleux désormais courants dans les aéroports. En Géorgie, les propriétaires de camionnettes ont survécu en se partageant les routes et les circuits, en offrant des services multiples et en fournissant une infrastructure de mobilité entre de nouvelles destinations aux États-Unis et des zones rurales mal desservies au Mexique. Enfin, dans le corridor Tijuana-San Diego-Los Angeles, les avions, les bus, les camionnettes et même les taxis illustrent un système multimodal et dense de transport de migrants qui s'étend des frontières du Mexique jusqu'à la frontière du Canada.

NOTES

1. Rubén Hernández-León, *Metropolitan Migrants: The Migration of Urban Mexicans to the United States*, Berkeley, university of California Press, 2008 ; Stephen Castles et Mark J. Miller, *The Age of Migration: International Population Movements in the Modern World*, New York, Guilford Press, 2003.
2. Karl W. Deutsch, *Nationalism and Social Communication*, New York, MIT Press, 1953 ; Michel Foucher, *Front et Frontières. Un tour du monde géopolitique*, Paris, Fayard, 1991.

3. Rubén Hernández-León, *Metropolitan Migrants: The Migration of Urban Mexicans to the United States*, *op. cit.*
4. Ivan Light, "Immigrant place entrepreneurs in Los Angeles, 1970-99", in *International Journal of Urban and Regional Research*, n° 26, 2002, p. 225.
5. Gunther Peck, "Reinventing free labor : Immigrant Padrones and contract laborers in North America, 1885-1925", in *The Journal of American History*, vol. 83, n° 3, 1996.
6. Une organisation de type mafieux d'aide aux migrants chinois (N. du T.)
7. Robert Chao Romero, "Transnational chinese immigrant smuggling to the United States via Mexico and Cuba, 1882-1916", in *Amerasia Journal*, vol. 30, n° 3, 2004/2005.
8. Robert F. Harney, "The Commerce of migration", in *Canadian Ethnic Studies/Etudes Ethniques du Canada*, n° 9, 1977.
9. Henry Fairchild, *Immigration. A World Movement and its American Significance*, New York, Macmillan, 1918, p. 169.
10. Oscar Handlin, *The Uprooted : The Epic Story of the Great Migrations that Made the American People*, New York, Little, Brown, and Co., 1951, p. 83.
11. Robert F. Harney, "The Commerce of migration", *op. cit.*
12. *Ibid.*, pp. 44 et 42.
13. David Kyle, *Transnational Peasants: Migrations, Networks, and Ethnicity in Andean Ecuador*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2000, p. 67.
14. John Salt et Jeremy Stein, "Migration as a business : The Case of trafficking", in *International Migration*, n° 35, 1997, p. 468.
15. Stephen Castles et Mark J. Miller, *The Age of Migration : International Population Movements in the Modern World*, *op. cit.*
16. Stéphane de Tapia, "Échanges, transports et communications : circulations et champs migratoires turcs", in *Revue européenne de migrations internationales*, vol. 12, n° 2, 1996, p. 45.
17. Drew Keeling, "The Transportation revolution and transatlantic migration, 1950-1914", in *Research in Economic History*, n° 19, 1999, p. 54.
18. Aristide R. Zolberg, "Matters of state : Theorizing immigration policy", in Charles Hirschman, Philip Kasinitz et Joshua DeWind (dir.), *The Handbook of International Migration : The American Experience*, New York, Russell Sage Foundation, 1999.
19. Miguel Gonzalez Quiroga, "Los Inicios de la Migración Laboral Mexicana a Texas (1850-1880)", in Ramirez M. Ceballos (dir.), *Encuentro en la Frontera : Mexicanos y Norteamericanos en un Espacio Común*, Mexico, COLEF, 2001.
20. John H. Coatsworth, *Growth Against Development : The Economic Impact of Railroads in Porfirian Mexico*, DeKalb, Illinois, Northern Illinois University Press, 1981.
21. Jorge Durand, *Más Allá de la Línea, Patronos Migratorios entre México y Estados Unidos*, Mexico, Conaculta, 1994.
22. Rubén Hernández-León, *Metropolitan Migrants: The Migration of Urban Mexicans to the United States*, *op. cit.* ; Abel Valenzuela Jr., Lisa Schweitzer et Adriele Robles, "Camionetas : Informal travel among immigrants", in *Transportation Research Part A*, n° 39, 2005.
23. Susan Carroll, "How the feds cracked an immigrant smuggling ring... and what they found", in *Houston Chronicle*, 12 février 2010. Consulté le 15 février 2010 : <http://www.chron.com/dispatch/story.mpl/facebook/6863542.html#>

RÉSUMÉS

Entre le Mexique et les États-Unis, le transport des migrants est devenu une véritable industrie. Des compagnies d'autocars ayant pignon sur rue disputent ce juteux marché à de multiples acteurs informels équipés de camionnettes qui sillonnent les régions frontalières. Suivant qu'ils aient ou non des papiers, les migrants font appel à l'un ou l'autre de ces modes de transport. Monterrey, Houston, Tijuana ou San Diego constituent les plaques tournantes de ce commerce dont l'objet est de vendre aux migrants les conditions de leur mobilité.

INDEX

Index géographique : Mexique, États-Unis

Mots-clés : migration, mobilité, enjeux économiques, transports, régions frontalières

AUTEURS

RUBÉN HERNÁNDEZ-LEÓN

Professeur associé de sociologie, université de Californie, Los Angeles.