



HAL
open science

Marges et frontière entre le Mexique et le Guatemala

Jean Clot

► **To cite this version:**

| Jean Clot. Marges et frontière entre le Mexique et le Guatemala. 2016. hal-01418030

HAL Id: hal-01418030

<https://hal.science/hal-01418030>

Submitted on 16 Dec 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Note de recherche, février 2016

Marges et frontière entre le Mexique et le Guatemala

Jean Clot

Résumé

Ce texte présente les observations et résultats obtenus à partir d'une étude se centrant sur l'un des principaux points de passage frontalier entre le Mexique et le Guatemala et portant sur le franchissement irrégulier de la frontière. Il s'agit de parvenir à une meilleure compréhension du phénomène en mettant en lumière les facteurs sociaux, culturels, géographiques ou encore politiques et institutionnels.

Mots-clés : frontière Mexique-Guatemala, informalité, institutions, marges

Resumen

El presente trabajo expone las observaciones y resultados obtenidos en el estudio realizado en torno al cruce irregular de la frontera en uno de los principales puntos de cruce entre México y Guatemala. Su finalidad es poner de relieve los factores sociales, culturales, geográficos, así como políticos e institucionales, que permitan una mejor comprensión de dicho fenómeno.

Palabras claves: frontera México-Guatemala, informalidad, instituciones, márgenes

Introduction

Dans ce texte, nous nous centrons sur l'un des principaux ports frontaliers entre le Mexique et le Guatemala et exposons certaines observations et résultats obtenus à partir d'une étude examinant le phénomène du franchissement irrégulier de la frontière¹. Dans ce passage frontalier, conformé par les localités de Ciudad Hidalgo au Mexique et de Tecún Umán au Guatemala, il existe effectivement un va-et-vient relativement constant de personnes qui vont « de l'autre côté », en marge des lieux de passage officiels et des points de contrôle, cela en ayant recours à des organisations de passeurs.

Ce document s'articule de la façon suivante : dans un premier temps, nous proposons une brève caractérisation de la frontière entre les deux pays, ainsi que du passage frontalier en question. Puis nous exposons la problématique du travail de recherche, en émettant également certaines considérations d'ordre méthodologique concernant les difficultés d'approche d'un milieu à mi chemin entre la légalité et l'illégalité.

Ensuite, nous présentons les aboutissements de l'étude en nous appuyant sur des concepts issus de la sociologie et de la géographie, notamment ceux de « frontière », « marge » et d' « informalité », et en mettant en lumière, d'une part les déterminants structurels qui conditionnent les pratiques liées au franchissement irrégulier de la frontière, et d'autre part les capacités d'action et les stratégies adoptées par les groupes de passeurs.

Caractéristiques de la frontière entre le Mexique et le Guatemala

Suite à l'indépendance du Mexique et du Guatemala en 1821, les limites entre les deux pays ont été sujet de controverses pendant la période postcoloniale, jusqu'à la ratification d'un accord en 1882 qui fige les frontières définitives et selon lequel le gouvernement guatémaltèque renonce aux droits qu'il aurait pu avoir sur l'état du Chiapas, ainsi que d'autres régions aux confins actuels du Mexique.

La frontière entre les deux pays s'étend sur 956 km et il existe actuellement 8 points officiels de passage (voir carte ci-dessous)². Les instances gouvernementales mexicaines signalent également qu'il y a des centaines de chemins qui relient les deux pays, dont plus de cinquante permettent le passage de véhicules motorisés (INM, 2011 ; SRE, 2013). Il faut rappeler que la région présente une topographie marquée par des zones montagneuses – la cordillère connue comme la *Sierra Madre* traverse le sud-est du Mexique et le Guatemala – et par la présence de nombreux cours d'eau qui servent de support naturel à la division politique, comme le fleuve *Suchiate* qui débouche sur l'océan Pacifique, et le fleuve *Usumacinta* au nord-est de l'état du Chiapas.

¹ Cette étude a été réalisée de 2010 à 2014 dans le cadre d'un travail de doctorat effectué à l'Université Autonome du Chiapas (UNACH) et financé par le Conseil National de Science et Technologie (CONACYT) au Mexique.

² Ces passages frontaliers sont les suivants : 1) Ciudad Hidalgo – Tecún Umán, pont Dr. Rodolfo Robles; 2) Ciudad Hidalgo – Tecún Umán, pont Ingeniero Luis Cabrera; 3) Talismán – El Carmen; 4) Ciudad Cuauhtémoc – La Mesilla; 5) Carmen Xhan – Gracias a Dios; 6) Nuevo Orizaba – Ingenieros; 7) Frontera Corozal – Bethel; 8) Sueños de Oro – El Ceibo. Signalons que le Mexique partage également 193 km de frontière terrestre avec le Belize.



Carte : Passages frontaliers officiels entre le Mexique et le Guatemala Source: OpenStreetMap; Secretaría de Relaciones Exteriores en México (2013); image éditée par l'auteur de ce travail.

En ce qui concerne les tronçons terrestres de la frontière (qui se distinguent sur les cartes de par leur tracé rectiligne), ceux-ci se situent essentiellement dans des zones de forêt tropicale, difficiles d'accès, comptant peu de voies de communication, et s'étendant entre les états mexicains de Tabasco et Campeche et le Petén guatémaltèque.

Dans ce contexte, les flux migratoires et commerciaux se concentrent dans certaines régions spécifiques où se situent les principaux axes routiers : principalement sur le versant du Pacifique, où la région du Soconusco au Chiapas fait face au département de San Marcos au Guatemala. Dans cette zone, se situent les deux ports frontaliers les plus importants : celui de Ciudad Hidalgo – Tecún Umán et celui de Talismán – El Carmen ; ils sont fonctionnellement articulés à la ville frontalière de Tapachula, principal pôle urbain du sud-est mexicain autour duquel s'organisent les activités économiques de la région. Environ 60 pour cent des franchissements de la frontière se concentrent dans cette région. Ceux-ci sont estimés à 1,9 million en moyenne à l'année sur la période 2007 – 2010, dont approximativement

20 pour cent se réalisent de manière irrégulière et concernent essentiellement la migration de transit de migrants provenant d'Amérique centrale cherchant à gagner les États-Unis (INM, 2011 ; COLEF *et al.*, 2011).

Il existe un autre couloir où convergent dans une moindre mesure les flux de marchandises et de personnes entre les deux pays : celui qui connecte la ville de Huehuetenango, dans le département guatémaltèque du même nom, à la ville de Comitán dans l'état du Chiapas. On estime qu'entre 15 et 20 pour cent des entrées au Mexique s'effectuent par cet endroit, plus spécifiquement par le point de passage officiel confirmé par les localités de Ciudad Cuauhtémoc au Mexique et de La Mesilla au Guatemala (COLEF *et al.*, 2011).

Il existe un relatif consensus dans le champ des études consacrées aux frontières internationales pour affirmer que celles-ci ne constituent pas seulement des lignes démarquant des souverainetés, limites tracées sur les cartes et représentées sur le territoire sous diverses formes (bornes, signaux, barrières, murs, etc.), mais également des aires complexes d'interactions et de transition que traduit bien le terme « interface » emprunté à l'anglais³. En d'autres termes, la frontière n'est pas seulement linéaire, mais aussi zonale ; autour d'elle se nouent des échanges, de multiples relations et interactions (sociales, économiques, politiques)

³ Issue des sciences naturelles et reprise en sciences sociales, l'interface est une notion spatiale mais qui contient également l'idée de rapports d'échange et d'interaction entre deux entités. Le Dictionnaire de l'Académie française distingue deux définitions : l'une provenant de la physique et de la chimie, soit « la surface de séparation entre deux états physiquement distincts de la matière », par exemple, l'interface entre la glace et l'eau, et une autre de l'informatique, c'est-à-dire « un ensemble de règles, de conventions permettant un échange d'informations entre deux systèmes ».

et surgissent des intérêts communs : « l'existence même de ruptures en matière de souveraineté est facteur, sinon de solidarités affranchies ou remobilisées par cette rupture, du moins d'opportunités économiques et sociales » (Bennafla & Peraldi, 2008 : 8).

Ces dimensions sont particulièrement manifestes dans le cas de la frontière entre le Mexique et le Guatemala. Il existe en effet une intense mobilité transfrontalière⁴ : migrants en transit, comme nous l'avons vu, mais également travailleurs saisonniers guatémaltèques employés au Chiapas dans des exploitations agricoles (récolte du café, des mangues, des bananes et autres produits tropicaux), travailleurs temporaires (journée, semaine, mois) qui se dédient à la vente ambulante ou aux services domestiques à Tapachula, sans compter les flux touristiques ou encore les multiples déplacements des habitants de la région, en particulier les résidents des municipalités frontalières, qui se rendent au pays voisin pour des raisons familiales ou commerciales. Ceux-ci, difficiles de quantifier, ne sont d'ailleurs pas pris en compte dans les estimations officielles.

Le dynamisme et la diversité de la mobilité transfrontalière, spécialement dans la région du Soconusco, de l'altiplano occidental guatémaltèque et de la côte pacifique, a amené certains auteurs à se référer à cette région limitrophe en terme d' « espace transfrontalier » conformé par l'existence de multiples circuits migratoires et de réseaux de relations socioculturelles et économiques au-delà de la limite politique et administrative (Anguiano, 2008 ; Canales *et al.*, 2010 ; Martínez, 2014). Ce caractère zonal se voit renforcé par les

continuités historiques et culturelles existant entre le Mexique et le Guatemala : les populations ont un passé préhispanique et colonial en commun ; elles partagent de nombreux traits culturels influencés notamment, dans le cas de la région limitrophe, par la culture maya (Fábregas & Román, 1994). Il existe d'ailleurs certains groupes indigènes dont les territoires – soit l'espace approprié par ces groupes, la zone d'habitat, d'activités et de déplacements – se trouvent à cheval entre le Mexique et le Guatemala (Zamora *et al.*, 2007).

Outre ces dimensions culturelles, historiques, géographiques et relatives à la mobilité humaine que nous avons évoquées, il convient également de souligner que les municipalités mexicaines et guatémaltèques de part et d'autre de la frontière se caractérisent globalement par des niveaux élevés de pauvreté et d'exclusion, surtout si on les compare aux moyennes nationales respectives (Canales *et al.*, 2010). En effet, le contexte est marqué par les inégalités, ainsi qu'un manque de possibilités d'éducation et d'emploi.

Finalement, il est nécessaire de replacer le scénario régional de la frontière mexicano-guatémaltèque dans un contexte plus global, en rappelant qu'à partir de janvier 1994, lors de l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) qui inaugure le partenariat économique entre le Mexique, les États-Unis et le Canada, cette frontière devient la limite externe de l'une des plus vastes zones de libre-échange au monde. De ce point de vue, elle suscite également de l'intérêt, essentiellement de la part des États-Unis, d'autant plus qu'elle forme une sorte de « goulet d'étranglement » de moins de 1000 km plus facilement contrôlable que les 3000 km de frontière que le pays partage avec le Mexique, d'où son importance stratégique pour contrôler les flux de migrants en situation

⁴ Les travaux de Castillo (2000), Rojas (2007), de Nájera (2013) ou encore de Martínez (2014) rendent compte de la magnitude et de l'hétérogénéité des flux humains à la frontière entre les deux pays.

irrégulière, et lutter contre le trafic de produits illicites. Il s'agit en effet de la voie terrestre d'acheminement de drogues qui alimentent le marché des États-Unis.

Les mesures sécuritaires voient s'intensifier après les attentats du 11 septembre 2001. Le Mexique signe alors plusieurs accords avec les États-Unis en vue de faire face à une potentielle menace terroriste et à la criminalité transnationale. Au niveau interne, sont également mis en place une série de plans et programmes destinés à augmenter la sécurité aux frontières et à « ordonner » les flux migratoires⁵. Certains auteurs et organisations de la société civile signalent qu'il existe une pression de la part des États-Unis sur le gouvernement mexicain, surtout en vue de freiner les flux de migrants d'Amérique centrale en forte hausse depuis la moitié des années 1990 (Sandoval, 2005 ; Villafuerte & García Aguilar, 2007 ; Sin Fronteras, 2014). Dans cette optique, on serait donc dans un schéma de subordination des autorités mexicaines aux intérêts étatsuniens.

Le passage frontalier de Ciudad Hidalgo – Tecún Umán : un contexte d'irrégularités visibles

Ce phénomène d'intensification de la sécurité et la volonté du gouvernement mexicain de « réarranger » la frontière sud du pays a eu certaines répercussions sur le port frontalier, à plus forte raison lorsqu'il s'agit de la principale porte d'entrée et de sortie entre les deux pays. Il s'est donc traduit par une amélioration et une modernisation des installations douanières, la

création d'une police frontalière, l'augmentation des points de contrôles et révision, l'usage de nouveaux équipements technologiques (détecteurs d'armes, rayons x, etc.). La rive du fleuve a également été réaménagée du côté mexicain : un mur de contention des eaux d'environ 1 km a été construit en 2012 à Ciudad Hidalgo, le but implicite était également de freiner l'acheminement de marchandises et de limiter le transit des personnes en marge des lieux de passage officiel.

Toutefois, comme nous le verrons, les résultats sont mitigés. On peut observer certaines résistances face à l'établissement de ce nouvel ordre, comme en témoigne la persistance et généralisation du franchissement de la frontière en marge des points de contrôle. Avant d'examiner plus en détail ces questions, voyons tout d'abord les caractéristiques de ce passage frontalier.

Au même titre que les autres points d'entrée que nous avons mentionnés, comme ceux de Talismán – El Carmen et de Ciudad Cuauhtémoc – La Mesilla, le port frontalier de Ciudad Hidalgo et Tecún Umán constitue un doublet urbain conformé par deux municipalités contigües, celle de Suchiate dans l'état du Chiapas au Mexique et celle d'Ayutla dans le département de San Marcos au Guatemala, Ciudad Hidalgo et Tecún Umán étant les respectifs chefs-lieux, séparés par le fleuve *Suchiate* (voir image 1). Selon les instituts de statistiques des deux pays, actuellement la municipalité de Suchiate compte environ 35 000 et celle d'Ayutla 38 000 habitants, en plus d'une importante population flottante qui n'entre pas dans les recensements étant donné sa mobilité (INE, 2012 ; INEGI, 2010).

⁵ Pour plus de précisions à ce sujet, voir la chronique « Politiques migratoires au Mexique au cours de la période 2000 – 2012, ou comment la migration est progressivement abordée dans une approche de sécurité nationale », (Clot & Martínez, 2015).



Image 1 : Vue satellite des deux localités frontalières. Source : Google Earth, 2015, image éditée par l'auteur de ce travail.

D'un point de vue historique, il est important de souligner que Ciudad Hidalgo est née suite à un phénomène de dépeuplement de la municipalité d'Ayutla qui a eu lieu à partir de 1882 lorsqu'ont été signés les accords définitifs portant sur le tracé des limites entre le Mexique et le Guatemala. Précédemment Ayutla intégrait la région du Soconusco au Chiapas, mais elle est devenue, suite aux arrangements limitrophes de 1882 (qui entrent en vigueur 10 ans plus tard), une municipalité du département de San Marcos au Guatemala. C'est précisément pendant cette période qu'une partie des habitants d'Ayutla, non conformes aux dispositions du traité, ont décidé de s'établir au Mexique, le considérant comme leur pays d'origine. Ils ont alors créé un nouveau peuplement de l'autre côté du fleuve qui allait devenir l'actuelle Ciudad Hidalgo. D'hameau, elle est passée progressivement à la catégorie de village, puis de petite ville, à mesure qu'a augmenté la croissance démographique liée à une demande toujours plus importante de services relatifs au transit international.

Pour ce qui est d'Ayutla, la municipalité s'est repeuplée graduellement durant la première moitié du XX^{ème} siècle, tout d'abord par des forces militaires, puis par les familles de travailleurs de la compagnie *International Railways of Centro America*, et postérieurement par des employés des douanes et d'autres organismes du gouvernement. La construction d'un établissement pénitentiaire pour mineurs en 1960 a également contribué à ce repeuplement (Campos, 2012).

On assiste au cours du XX^{ème} siècle à un processus de formalisation des relations bilatérales qui s'est traduite dans un premier temps par l'échange de données en vue de tracer la frontière sur le terrain, puis par la création de plusieurs commissions conjointes de travail visant principalement à administrer l'utilisation des eaux des fleuves. C'est en 1961 que voit le jour la Commission internationale de la frontière et des eaux limitrophes Mexique - Guatemala et que sont fixés ses différentes attributions et objectifs, objectifs qui incluent notamment la construction d'un pont international entre Ciudad Hidalgo y Tecún Umán.

Si l'on trouve un document officiel de 1942 qui fait mention de l'existence d'un pont en bois reliant les localités, et qui formule la nécessité de créer une équipe bilatérale d'ingénieurs qui puissent établir les plans d'un pont international définitif (SRE, 2013), ce n'est qu'en 1974 que celui-ci, nommé *Dr. Rodolfo Robles*, est inauguré. Un autre pont réservé au transport de fret est fondé en 2002 pour décongestionner le premier. C'est par ce pont que s'effectue actuellement les opérations de commerce international à grande échelle.

La croissance des localités a augmenté proportionnellement à l'intensification et à la diversification des flux de personnes et de marchandises entre les deux pays. En plus des

effectifs des différentes instances gouvernementales de part et d'autre de la frontière, il existe actuellement une grande variété de services liés au transit frontalier : transport, stockage, télécommunications, logement, restauration, etc. On y trouve également de nombreux bars, *cantinas*, boîtes de nuit et maisons de passe, surtout à Tecún Umán, vue par certains auteurs et souvent décrite par la presse comme un environnement imprégné d'alcool, de drogues, de violence et de prostitution (Cruz Burguete, 2006). En effet, de nombreux assassinats et règlements de comptes ont été signalés dans la région, en particulier pendant la première moitié des années 2000 (La Jornada, 8 décembre 2004).

De par sa situation frontalière et de carrefour régional, ainsi que sa qualité de place marchande et de transit, il s'agit sans aucun doute d'un lieu de trafics divers (armes, stupéfiants, migrants, traite de personnes) opérés par différentes organisations criminelles, allant des bandes organisées de jeunes (appelées *maras*) aux dénommés « cartels » de la drogue.

Mises à part ces activités illicites qui restent relativement occultes, tout du moins au premier abord, on peut observer nombre de pratiques économiques informelles, soit qui génèrent des revenus, mais échappent aux régulations et statistiques étatiques, comme le chargement et déchargement de marchandises, la vente ambulante ou encore les marchés improvisés sur la voie publique. Il s'agit de phénomènes que l'on retrouve également dans les centres urbains des deux pays, soit une économie de subsistance de la part d'acteurs se trouvant souvent dans une situation d'insécurité et de vulnérabilité économique.

Par ailleurs, il existe certaines pratiques, également en marge du contrôle des États, qui sont directement liées aux discontinuités

générées par la division politique et administrative, soit un important commerce transfrontalier informel motivé par la différence des taux de change, les prix différenciés de certains produits, ainsi que la spécialisation productive d'un côté et de l'autre de la frontière. En effet, certains produits agricoles des départements frontaliers guatémaltèques alimentent les marchés régionaux au Chiapas, aussi bien des petites agglomérations frontalières, telles que Ciudad Hidalgo, que de la ville de Tapachula.

À l'inverse, de nombreux guatémaltèques s'approvisionnent au Chiapas en biens manufacturés et produits de consommation courante (y compris l'alcool). D'où un fleurissement de supermarchés et de commerces dans la zone frontalière mexicaine, en particulier à Tapachula. Des groupes plus ou moins structurés – dont des organisations criminelles, selon des sources journalistiques (Europa Press, 27 décembre 2010) – se dédient également à la contrebande d'hydrocarbures, ceux-ci étant subventionnés donc meilleurs marchés du côté mexicain, en plus du taux de change avantageux du *quetzal* guatémaltèque par rapport au *peso* mexicain.

Les acteurs et les modalités de ce commerce informel sont très divers, tout comme les réseaux d'approvisionnement et de vente, ainsi que les volumes d'activité et chiffres d'affaire. Outre les personnes qui vont simplement faire leur achats de l'autre côté et qui se dispensent de passer par le pont international à leur retour, on peut observer par exemple des stratégies individuelles de débrouille ou encore des petites entreprises familiales qui instrumentalisent les discordances frontalières et dont les activités de commerce de détail permet de subvenir à leurs besoins immédiats, mais il y a également des groupes plus organisés qui gèrent des volumes

importants de marchandises avec une logique entrepreneuriale. La diversité de ces modalités et logiques d'action est mal reflétée par le terme « contrebande » qui est particulièrement général ; il convient donc d'identifier les intentions et finalités des acteurs, ou tout du moins d'opérer une distinction entre activités de subsistance et activités qui permettent une accumulation de capital.

En plus de ce commerce irrégulier, il existe également une économie de services informels visant à faciliter le passage du fleuve en marge du pont international prévu à cet effet. Il y a en effet plusieurs organisations, aussi bien du côté mexicain que du côté guatémaltèque, dont les activités sont liées à l'acheminement transfrontalier de personnes et de marchandises. Il s'agit d'une sorte de système parallèle de transport servant de support à la mobilité irrégulière et aux circuits commerciaux que nous avons mentionnés (Ordóñez, 2007 ; Clot, 2013). Celui-ci est conformé par plusieurs groupes complémentaires et interdépendants, soit de *tricicleros* (personnes qui transportent des personnes et marchandises au moyen de vélos tricycle), et de passeurs, appelés en espagnol *balseiros* ou encore *camareros*⁶, qui se dédient à passer quotidiennement, moyennant rémunération, des gens et marchandises d'une rive à une autre en utilisant des radeaux

fabriqués avec des planches en bois et deux chambres à air de tracteur. En outre, on trouve également des organisations de cambistes qui se chargent informellement du change des devises. Notons que les groupes de *tricicleros* sont de petits syndicats corporatifs qui ont une base juridique, tandis que les organisations de *balseiros* n'ont aucune existence légale.

On peut décrire de la manière suivante une séquence typique, un cas de figure représentatif, de ce système parallèle de transport qui soutient les échanges informels : un commerçant guatémaltèque se rend à Ciudad Hidalgo ou à Tapachula pour s'approvisionner en produits de consommation courante (qu'il revend au détail au Guatemala). Outre le service de transport motorisé si nécessaire (taxi, fourgonnette, etc.), il a recours au service des *tricicleros* pour acheminer les marchandises jusqu'à la rive du fleuve. Une fois sur place, il fait appel aux *balseiros* qui chargent la marchandise sur leurs radeaux, l'emmènent de l'autre côté à Tecún Umán – notons que si le volume de marchandises est important, les *balseiros* et *tricicleros* font plusieurs allées et venues – puis celle-ci est débarquée et prise en charge par d'autres *tricicleros* qui l'emmènent tantôt à des entrepôts, tantôt à la gare routière ou aux places de stationnement où se trouvent les véhicules des particuliers à Tecún Umán. En général, le *balseiro* ne revient pas à vide, mais transporte à nouveau des personnes et marchandises du Guatemala vers le Mexique.

⁶ Le premier terme provient du mot *balsa* (radeau); quant au second, il dérive du mot *cámara de aire* (chambre à air) et fait référence aux pneumatiques utilisés pour élaborer les radeaux. Il convient de préciser que le passeur ou *balseiro* n'est pas un « coyote », tels que sont désignés au Mexique et en Amérique du Nord les individus qui se dédient au trafic de migrants. Les *balseiros* se chargent exclusivement de faire traverser le fleuve aux marchandises et aux personnes (migrants mais, surtout résidents de la zone frontalière) entre Ciudad Hidalgo et Tecún Umán, en l'échange d'une rémunération, ce qui n'exclut pas non plus qu'ils puissent se dédier à d'autres activités en parallèle.



Image 2 : une usagère retournant au Guatemala après avoir fait ses achats à Ciudad Hidalgo. Photo personnelle, mars 2013.

On trouve donc, aux abords du pont international, différents lieux de passage irrégulier – il y en a cinq principaux entre les deux localités, et d'autres plus isolés et moins concourus en amont en aval – où opèrent ces organisations de *balseros*. La segmentation de la rive du fleuve en micro-espaces de travail et la définition de couloirs fluviaux constitue le produit de la relation et des interactions entre les différents groupes qui sont à la fois en compétition, mais également dans l'obligation d'instaurer une certaine coopération. Nous y reviendrons ultérieurement.



Image 3 : les différents lieux de passage en marge du pont international. Source : Google Earth, 2015, image éditée par l'auteur.

Il y a dans chacun de ces passages un ou plusieurs groupes (travaillant en alternance), soit au total huit organisations dont les plus grandes comptent de 40 à 50 intégrants. Étant donné le caractère irrégulier des activités, on ne dispose pas de chiffres précis, toutefois on peut estimer qu'approximativement 400 personnes se dédient à ce type d'activités, en prenant également en compte les individus qui jouent un rôle subalterne (par exemple qui chargent et déchargent les marchandises, ou encore ceux qui s'occupent de l'entretien des radeaux)⁷.

Toutes ces activités s'exercent ouvertement, au cœur même des deux municipalités. On est loin de l'image traditionnelle du contrebandier qui agit dans la clandestinité et fuit les chemins battus par les douaniers. Il est donc inadéquat, dans ce cas, de parler d'économie « souterraine », « immergée » ou « invisible », au contraire ces pratiques se caractérisent par leur visibilité⁸.

⁷ Cette estimation repose sur nos propres observations, ainsi que sur la base d'autres études (Ruiz y Martínez, 2015). Les estimations du gouvernement de l'état du Chiapas (dont certains fonctionnaires ont été interviewés pour les besoins de cette étude), ainsi que celles avancées par la presse régionale mexicaine (El Orbe, 20 novembre 2011; Diario del Sur, 18 novembre 2013), indiquent des chiffres plus élevés qui varient entre 500 et 1000 balseros. Ces variations peuvent s'expliquer par le fait que les flux commerciaux ne sont pas constants (périodes de baisse) et que lorsque le niveau du fleuve est bas, davantage de personnes optent pour le traverser à pied sans recourir aux *balseros*. On peut donc raisonnablement penser qu'il y a des périodes de creux durant lesquelles les balseros ont moins de travail et se dédient par conséquent à d'autres activités ou au contraire des périodes de forte affluence pendant lesquelles, plus de 500 personnes seraient employées dans les organisations.

⁸ Nous rejoignons à ce titre les perspectives de Bennafla (2012) qui s'est centrée sur plusieurs contextes frontaliers d'Afrique subsaharienne qui présentent certains dénominateurs communs

On ne peut certes pas déduire des faits généraux sur la base d'anecdotes, toutefois celles-ci peuvent avoir une valeur illustrative et un côté révélateur, en l'occurrence du caractère ouvert des pratiques des organisations de *balseiros*. Lorsque qu'une délégation des services d'intelligence des États-Unis effectue une visite en 2008 à Tecún Umán, cela en vue d'inspecter les points de passage frontalier en compagnie de fonctionnaires guatémaltèques, cette délégation se voit proposer les services des *balseiros*. L'un des responsables notera alors : « les contrebandiers semblent indifférents à la présence de l'armée guatémaltèque, plusieurs ayant offert à la délégation de lui faire traverser le fleuve pour un dollar par personne » (Wikileaks, 2008)⁹.

Il s'agit en effet d'un schéma d'irrégularités si routinières, normales et visibles, que le même terme d'« irrégularités » perd de sa signification dans le contexte local, celles-ci ne constituant pas des exceptions, mais étant au contraire largement répandues et banalisées. Peut-on encore parler de « transgression » ? À quoi ce doit cette banalisation et généralisation des pratiques ?

Il faut rappeler que pendant longtemps, franchir le fleuve en marge du pont international, n'a pas été considéré comme une irrégularité, mais il s'agissait bien d'une pratique ancrée dans les habitudes et la quotidienneté des populations locales. Cet endroit, où il est aisé de traverser le fleuve à gué durant certaines périodes de

(généralisation de l'informalité, pratiques visibles et ordinaires) avec la région abordée dans ce texte, ou encore de Peraldi (2010) qui remet en question le caractère forcément visible, transparent et mesurable, des activités formelles et institutionnalisées, versus l'invisibilité de l'informel.

⁹ Les citations provenant de sources en anglais et en espagnol ont été traduites en français par l'auteur de ce travail.

l'année, était déjà un lieu de passage avant même que soient établies les limites définitives entre les deux pays. Comme nous l'avons souligné en esquissant un bref aperçu historique de la région, le processus de formalisation des relations bilatérales est relativement lent ; il s'agit de régions périphériques éloignées des centres de pouvoir administratif, politique et économique, comme l'état du Chiapas qui s'intègre tardivement à l'ensemble national : le chemin de fer n'y est introduit qu'en 1910, la première route carrossable reliant la capitale régionale du Chiapas, Tuxtla Gutiérrez, au Soconusco date de 1932, après la période révolutionnaire au Mexique (Rodríguez Charnet, 1971). Certains auteurs notent que l'état du Chiapas a joué un rôle très secondaire dans le processus de conformation nationale, en ajoutant qu'« à certains égards, le Chiapas pouvait paraître une extension anachronique de la société coloniale centraméricaine, étant en apparence plus similaire à l'ouest du Guatemala que du sud-est du pays » (Castillo *et al.*, 2006 : 80).

Ce faible rattachement aux métropoles et cette situation de relatif isolement ont favorisé l'émergence de circuits commerciaux entre le Mexique et le Guatemala, les populations profitant des avantages comparatifs et des spécificités régionales existantes de part et d'autre de la frontière en matière de production et de commerce. Cela a donné lieu à un processus d'intégration régional *de facto* entre les municipalités mexicaines et guatémaltèques, sans qu'il y ait eu une intervention spécifiquement dirigée des États nationaux, tout du moins à l'échelle locale. En effet les politiques économiques ont été conçues essentiellement sur la base des intérêts des pouvoirs centraux au détriment des périphéries ; il en a découlé une préoccupation pour le contrôle institutionnel des flux du commerce international, mais un relatif «

laisser-faire » quant au commerce local transfrontalier concernant les produits de consommation courante. Ce sont donc essentiellement des institutions sociales, relationnelles, implicites qui ont orienté ce processus d'intégration économique transfrontalier, plus que les institutions légales, explicites (lois, règlements) des gouvernements. Cette situation a perduré encore bien après la construction du pont entre les deux localités en 1974, cependant la construction était un premier pas vers un aménagement plus ordonné (et facilitant le contrôle) du port frontalier.



Image 4 et 5 (ci-après) : l'entrée à Tecún Umán depuis l'un des principaux lieux de passage informel aménagé antérieurement à la construction des ponts internationaux (à gauche) ; arrivée à Tecún Umán par le pont international Dr. Rodolfo Robles (à droite). Photos personnelles, 2013.

À partir des années quatre-vingt et quatre-vingt-dix, le gouvernement mexicain durcit le ton, ce qui n'est pas sans rapports avec l'intensification des flux migratoires et commerciaux, les améliorations quant aux transports et communications (qui ouvrent de nouvelles possibilités de mobilité transnationale), et les programmes bilatéraux de coopération avec les États-Unis en matière de sécurité et de défense. Dès lors, certaines pratiques, largement tolérées durant des décennies, sont devenues répréhensibles et ont été de ce fait périodiquement sanctionnées¹⁰. Toutefois, si celles-ci sont dévalorisées dans les discours de l'État national à partir d'un moment donné, elles sont restées empreintes de normalité pour la population locale, d'autant plus qu'il y a un phénomène de reproduction sociale de ces pratiques de génération en génération depuis presque un siècle, à l'image de

¹⁰ Il est ressorti des entretiens réalisés avec certains passeurs ayant le plus d'ancienneté qu'il y avait, à Ciudad Hidalgo, un rapport de force entre les groupes (beaucoup plus réduits qu'aujourd'hui) et les autorités, spécialement la Police Fédérale et l'Armée. Les marchandises étaient donc périodiquement confisquées et les embarcations détruites.

certaines écoliers guatémaltèques scolarisés du côté mexicain se rendant en radeau tous les jours à l'école de Ciudad Hidalgo et reproduisant les pratiques et comportements de leurs parents et entourage, sans que cela ait une connotation morale négative. Cela est renforcé par le fait que, dépendamment du lieu où l'on se trouve à Ciudad Hidalgo ou à Tecún Umán, traverser en radeau peut représenter un gain de temps considérable, surtout pour les personnes effectuant le trajet tous les jours. En d'autres termes, la praticité joue également un rôle, le coût du transport restant par ailleurs abordable¹¹.

Il y a donc un décalage considérable entre la perception de la frontière (et de ses implications) des populations locales et celle des acteurs gouvernementaux mexicains (et à plus forte raison des États-Unis, comme nous l'avons vu précédemment au travers du télégramme de Wikileaks). Certaines affirmations recueillies durant le travail de terrain illustrent parfaitement ces deux visions et le décalage qui subsiste entre elles. En ce qui concerne le fait de traverser la frontière par le fleuve, une phrase est ressortie de manière récurrente des entretiens et conversations avec nombre de personnes (résidents, *tricycleros*, *balseros*) phrase dont la formulation présente des variations, mais que l'on peut résumer de la façon suivante : *les personnes qui ne sont pas d'ici ne comprennent pas que tout ceci est normal*. À l'opposé, lors de l'entretien réalisé avec un fonctionnaire du niveau fédéral travaillant en coopération avec le gouvernement du Chiapas en matière d'administration frontalière, celui-ci

affirme au sujet du va et vient constant de personnes entre Ciudad Hidalgo et Tecún Umán : *ces gens, vous pouvez leur donner des papiers, leur dire qu'ils sont en règle et qu'il faut passer par le pont, mais ils ne comprennent pas, ils préfèrent passer par le fleuve*.

De manière générale, on se trouve face à des conceptions très différentes, soit une vision gouvernementale qui met l'accent sur la sécurité, et ne prend guère en compte, les particularités sociohistoriques et culturelles de la région, ni la perspective des habitants, lorsqu'il s'agit de mettre en place un programme gouvernemental. Et à l'inverse, certains groupes sociaux, comme les *balseros*, ou encore des associations de riverains et commerçants, mettent en avant la tradition et n'accordent que peu d'importance au point de vue du gouvernement, c'est-à-dire que l'absence de contrôles de ces flux informels de marchandises représente des risques en matière de sécurité et santé publique¹².

Ce clivage se renforce par le fait qu'il existe un manque de légitimité des institutions gouvernementales ; bien avant que soit démantelé au Guatemala en août 2015 un réseau de contrebande impliquant les plus hauts niveaux du gouvernement, soit l'ex président, l'ex vice-présidente ainsi que des fonctionnaires des douanes, les *balseros* affirmaient déjà : *les plus gros contrebandiers ce sont l'État et les*

¹¹ Durant la période 2012 – 2013, nous avons constaté des prix qui varient entre 5 et 10 *quetzales* (entre 0,60 et 1,20 USD) la traversée pour un simple usager, selon le niveau du fleuve. En effet, lorsque celui-ci est élevé la traversée implique plus d'efforts et de risques, et par conséquent le prix augmente.

¹² Le système de transport parallèle peut être par exemple utilisé par des groupes criminels pour passer d'un pays à l'autre sans être inquiétés, profitant de la discontinuité politico-administrative et du manque de coopération entre les autorités locales. En outre, même s'il y a périodiquement des contrôles et révisions, il rend davantage possibles différents trafics : mis à part les produits illicites, comme les armes ou drogues, il faut prendre en compte que ces trafics concernent également les engrais chimiques, les médicaments illégaux, les cigarettes de contrefaçon ou encore les espèces protégées (faune et flore).

douanes. Cela s'inscrit dans une perception plus globale de la population au Mexique et au Guatemala, selon laquelle le niveau de corruption de leurs respectifs gouvernements est particulièrement élevé (Transparency International, 2014).

Problématique et considérations méthodologiques

Identifier certains faits coutumiers s'inscrivant dans un contexte socioculturel et historique spécifique permet certes de mieux comprendre le contexte local et ses dynamiques, mais ne constitue pas une explication en soi. Ce n'est pas parce qu'elle est culturelle, habituelle ou encore traditionnelle qu'une chose va forcément de soi. En d'autres termes, les facteurs expliquant la reproduction de ces pratiques – c'est-à-dire le franchissement irrégulier de la frontière et le service de transport parallèle que nous avons décrits – ne sont pas seulement historiques et culturels, mais s'inscrivent également dans le présent. Ces pratiques s'insèrent dans des structures sociales, politiques et économiques au niveau local; elles sont le produit de ces institutions, mais ont également un rôle actif dans le sens où elles renforcent le maintien de ces structures.

Dans ce travail de recherche, nous nous sommes centrés sur ce système de transport parallèle, en particulier sur les groupes de *balseros*, en nous demandant de manière générale comment ces acteurs parviennent à développer leurs activités, c'est-à-dire comment est-ce qu'ils négocient leur présence sur des espaces publics, et de manière plus spécifique, nous cherchons à comprendre de quelle manière ces groupes s'organisent (conformation, structure, relations entre eux et l'environnement local) et à identifier la normativité qui régit leurs pratiques.

En effet, nous partons de l'idée qu'il existe certaines « règles du jeu » qui orientent leurs activités économiques, que l'on peut appréhender en termes d'« institutions ». Provenant du latin *institutio* qui signifie « fondation », « méthode » ou encore « instruction », le terme fait référence dans son usage classique à l'ensemble des lois qui régissent une cité. Il s'agit d'un mot polysémique qui désigne généralement les structures sociales et politiques qui ont pour fonction de maintenir un ordre social ; ces structures servent de cadre pour orienter, réguler, mais également restreindre et sanctionner les actions des acteurs individuels et collectifs. On peut faire la distinction entre institutions formelles et informelles : les premières sont l'ensemble des contrats, constitutions, règles politiques, juridiques et économiques, explicitement codifiées, gouvernant la vie en société et dont l'application est exercée communément par l'État et son appareil administratif. Quant aux secondes, elles ne sont pas écrites, mais implicites, soit les habitudes, coutumes, codes de conduite, valeurs, croyances, normes ou encore conventions qui prévalent dans un groupe social donné (North, 1990)¹³.

¹³ Les institutions ou structures sociales ont une place centrale en sociologie et ont nourri de nombreux débats, cela depuis les débuts de la discipline. Elles sont par exemple le « fait social » de Durkheim, fait qui exerce une contrainte sur l'individu ; par contre, du point de vue interactionniste de Weber, celles-ci n'existent pas indépendamment de l'intention et de l'action des individus. Influencée par les théories du sociologue allemand, la sociologie américaine de la seconde moitié du XX^{ème} siècle contribuera également à montrer que l'on peut difficilement dissocier une action donnée du sens et de la signification symbolique que lui attribue le sujet. Dans tous les cas, les débats sociologiques ont fait apparaître que ces structures, qu'elles soient formelles ou relationnelles, conditionnent les individus, mais que – loin de tout déterminisme absolu – ces derniers participent activement à leur construction et reconstruction au cours de leurs activités (Giddens, 1991).

Pour répondre à nos objectifs général et spécifiques, nous avons opté pour réaliser une immersion dans la région d'étude à travers un travail de terrain au cours duquel nous avons privilégié l'application de méthodes de recherche éminemment complémentaires inspirées de l'ethnographie, soit d'effectuer des observations (externe et participante), et de réaliser des entretiens semi-dirigés et conversations, principalement avec les intégrants des groupes de *balseros*, mais aussi avec certains résidents des localités frontalières ou encore avec des fonctionnaires mexicains et guatémaltèques des différents niveaux de gouvernement. Nous avons également procédé à un registre photographique de la microrégion. Ce registre n'a pas seulement servi de support à l'observation, mais a présenté également une valeur analytique, en rendant possible une vue d'ensemble sur plusieurs années de ces pratiques de transport informel et en mettant en lumière les enjeux de l'occupation de la rive du fleuve. Nous nous sommes aussi appuyés sur le logiciel Google Earth dont certaines fonctionnalités permettent d'examiner des photos satellites du contexte frontalier à différents moments (en l'occurrence de 2004 à 2013), photos dont certaines illustrent nos propos dans ce texte.

Un travail d'immersion et de recherche qualitative se déroulant en diverses étapes a été d'autant plus nécessaire qu'il s'agit d'un milieu où le fait même de poser des questions et de chercher des renseignements suscite de la réserve, génère de la méfiance, si ce n'est pas une attitude de rejet. Même si les pratiques n'ont pas lieu dans la clandestinité, même s'il existe une permissivité de la part des autorités, ainsi qu'une acceptation sociale, comme nous l'avons souligné, il n'en demeure pas moins que les acteurs qui conforment ce système de transport

informel ont globalement plus d'intérêt à dissimuler des informations sur leurs activités que les divulguer. Il faut prendre en compte qu'en tant que fournisseurs de service, les *balseros* ont des « clients » – c'est le terme qu'ils emploient pour désigner les personnes qui recourent à leur service – ce qui implique gérer une relation de confiance qui repose sur la discrétion quant aux transactions qui s'effectuent. En conséquence, obtenir des informations requiert du temps, un certain tact et de la patience, afin d'éviter de se heurter à des refus ou pour aller au-delà de la superficialité des réponses toutes faites, consensuelles et sans réelle implication du sujet.

Le travail de terrain s'est donc développé sur plusieurs phases : dans un premier temps, nous avons réalisé diverses visites dans la zone frontalière durant lesquelles nous avons effectué une reconnaissance de l'environnement physique de l'endroit et avons observé les activités des organisations de manière externe. Il s'agissait également d'identifier certains acteurs-clé qui pourraient devenir des informateurs et d'évaluer quelles étaient les manières les plus appropriées d'entrer en contact avec eux. Notons à ce sujet qu'une manière efficace d'établir une première approche a été simplement de recourir aux services de transport proposés par les groupes, soit de passer d'un côté à l'autre de la frontière en marge des points de contrôle, comme le font quotidiennement des centaines de personnes.

Au fil de ces visites qui se sont échelonnées entre 2011 et 2012, nous avons établi des contacts avec des *balseros* (provenant essentiellement de deux organisations différentes) dont certains sont progressivement devenus des informateurs fiables, c'est-à-dire nous sommes parvenus à établir une relation de

relative confiance mutuelle, au fur et à mesure des séjours.

À cette première phase que l'on pourrait qualifier de reconnaissance ou d'exploration a succédé l'étape de l'immersion, durant laquelle nous avons réalisé des séjours plus prolongés dans la région d'étude (décembre 2012 - avril 2013), afin d'interagir avec les intégrants des organisations dans leurs activités quotidiennes et de mener l'enquête sociologique à proprement parler. C'est donc durant cette étape que nous avons réalisé la majeure partie de nos entretiens et observations, en adoptant un rôle plus actif (observation interne ou participante, demande directe d'informations, etc.). Finalement, nous avons réalisé un séjour supplémentaire à la fin de l'année 2013, afin de vérifier certaines informations recueillies ou encore de dissiper les doutes qui ont surgi lors du processus d'analyse des données collectées. Le travail de terrain s'est donc déroulé en trois temps : exploration, immersion, vérification.

Comme toute approche, ce type de recherche de dimension qualitative, présente des avantages, permettant par exemple une compréhension en profondeur des processus étudiés, ou encore de déceler les intentions et les motivations des acteurs au-delà de leurs pratiques, mais il présente également certaines limites. L'une d'elles se doit au fait que la présence du chercheur exerce une influence sur le groupe observé et peut générer certaines attitudes, comportements ou réponses qui n'auraient pas forcément lieu autrement. On peut aisément faire le parallèle avec le travail du photographe qui chercherait à capter un fragment de la réalité sociale. Sans entrer dans des considérations détaillées d'ordre psychologique, on peut affirmer que lorsque les individus savent qu'ils sont le centre de l'attention du photographe, leurs conduites

peuvent changer : certains vont regarder l'objectif, d'autres détourner le regard ; certains souriront, mais d'autres pourraient manifester de l'agacement. En conséquence, le photographe, tout comme le chercheur effectuant un travail de terrain, soit savoir négocier sa présence et faire preuve d'habiletés en vue de gagner la confiance des personnes et d'éviter une perte de spontanéité dans les conduites et les affirmations.

Le fait d'avoir effectué des séjours à plusieurs reprises durant la phase exploratoire du travail a contribué dans une certaine mesure à générer une acceptation de la part des sujets : petit-à-petit la présence du chercheur n'est plus insolite, et de ce fait éveille moins d'éventuels soupçons. En effet, le fait de déceler les motivations d'une personne va dans les deux sens : les sujets essaient également de cerner les intentions et motivations du chercheur et de déterminer si celles-ci pourraient leur causer un préjudice quelconque. Comme nous l'avons mentionné, avec le temps, la méfiance s'estompe, tout du moins auprès des personnes avec lesquelles les interactions ont été les plus constantes.

Afin d'éviter précisément la disjonction entre sujet et objet propre à la recherche classique fondée sur l'objectivisme, nous avons privilégié une démarche critique et réflexive reposant sur l'interaction entre « chercheur » et « cherchés » (Sotolongo & Delgado Díaz, 2006). Nous avons donc pris parti d'adopter une méthode compréhensive appropriée à ce contexte spécifique, c'est-à-dire de limiter le plus possible l'effet « interrogatoire » lors des entretiens et de minimiser l'asymétrie entre intervieweur et interviewés en instaurant une relation de relative proximité ; en effet le fait d'adopter une attitude neutre et distante peut susciter également des réponses du même type ainsi

qu'un faible degré d'implication du sujet (Kaufmann, 2008).

De ce point de vue, notre style et approche ont tranché considérablement quand il s'est agi d'interviewer un fonctionnaire ou bien l'intégrant d'une organisation. Dans le premier cas, certains aspects protocolaires sont incontournables : par exemple, au moment de solliciter une interview, il s'agit de se présenter, de mentionner l'affiliation institutionnelle, d'aborder brièvement la teneur du projet de recherche, de s'accorder sur une date et un lieu pour réaliser l'entretien, etcetera, en somme, d'employer certains codes formels sans lesquels l'interlocuteur difficilement accepterait la sollicitude. Dans le milieu où évoluent les *balseros*, les choses sont différentes : un excès de formalisme génère une dynamique négative dans l'échange communicatif – l'utilisation d'un appareil enregistreur numérique a dans certains cas décontenancé les interlocuteurs et eu un effet inhibiteur, rappelant par trop « l'enquête » – par contre l'entretien sur le mode de la conversation a souvent donné de bons résultats, la conversation (orientée) impliquant réciprocité et instaurant un climat de confiance. De la même manière, un langage trop sophistiqué, qui peut évoquer d'une certaine manière le langage administratif et bureaucratique, n'est pas de mise¹⁴.

Une autre limite de ce type de recherche qualitative est liée à la subjectivité inhérente au processus d'interprétation des données, soit du

matériel collecté (notes de terrain, schémas, photos, entretiens retranscrits). Pour pallier le plus possible à cette subjectivité, outre la rigueur dans l'élaboration de la grille d'analyse, nous avons effectué une triangulation des différentes sources d'information. Par « triangulation », nous entendons le fait de croiser les informations afin de les corroborer et valider.

Mis à part le fait de combiner plusieurs méthodes de recherche (observation, entretiens, etc.), ce qui constitue également une forme de triangulation, nous avons recoupés les informations provenant des différents informateurs, les avons croisées avec nos propres notes, observations, et photographies, puis avec l'ensemble des sources secondaires (articles de presse, communiqués du gouvernement, rapports), comme gage de fiabilité et d'exhaustivité. Il s'agissait donc de considérer et confronter une pluralité de perspectives, afin de parvenir à une meilleure compréhension des faits analysés.

Transport et franchissement irrégulier de la frontière : vers une évolution des pratiques

Cerner le processus organisationnel de ces groupes de *balseros* revient à remonter au début de ces pratiques. Si le franchissement de personnes et de marchandises est, comme nous l'avons vu, un phénomène courant, ces activités étaient néanmoins relativement dispersées et il n'y avait pas encore de groupes de passeurs présentant un certain degré d'organisation, et spécialement dédiés à faire traverser le fleuve. Il ne s'agissait pas à proprement parler d'un « système de transport transfrontalier », tel que nous l'avons décrit, avec des groupes structurés qui travaillent en coordination dans des espaces de travail clairement définis et délimités.

Selon les informations recueillies auprès des informateurs comptant le plus d'ancienneté dans

¹⁴ Non pas que le langage des *balseros* soit pauvre et/ou simple – on peut constater au contraire dans certains cas une richesse du langage propre à un lieu de rencontre tel que la frontière, les personnes utilisant des mots et expressions familières et argotiques provenant des deux pays et jouant avec la langue – cependant il ne s'agit pas d'un registre de langage soutenu, propre, par exemple, aux institutions gouvernementales.

la microrégion, c'est à la fin des années soixante-dix que certaines personnes s'établissent sur les rives du fleuve *Suchiate* et commencent à prêter leurs services pour transporter marchandises et personnes d'un côté à l'autre du fleuve. Autrement dit, l'émergence de ces groupes coïncide avec la formalisation du passage entre les deux localités : c'est peu après la finalisation du pont international que se met progressivement en place ce système de transport parallèle.

Il faut prendre en compte qu'il y a de plus en plus de nouveaux arrivants, provenant principalement du Guatemala, mais aussi d'Amérique centrale, qui cherchent les moyens de subvenir à leurs nécessités en se dédiant à ce type d'activités, la frontière représentant *une véritable bénédiction de Dieu*, pour reprendre les dires des protagonistes. De nombreux intégrants de ces groupes sont venus avec l'intention de trouver du travail, car à *Tecún Umán* *personne de meurt de faim, il y a toujours quelque chose à charger, décharger ou transporter*. Signalons que parmi nos informateurs, il y a d'anciens guérilleros et soldats démobilisés après le conflit au Guatemala (les accords de paix ont été signés en 1996), on trouve également des personnes qui ont été reconduites à la frontière guatémaltèque par le gouvernement des États-Unis ou celui du Mexique et qui sont restées à Tecún Umán, ou encore des migrants en transit vers les États-Unis qui finissent par s'établir à la frontière guatémaltèque face aux difficultés pour arriver à leur destination (enlèvements, vols et extorsions sur le trajet, sans compter le renforcement des politiques sécuritaires au sein de l'ALENA).

Il s'agit en somme de trajectoires diverses, mais présentant également certains traits communs : dans la grande majorité, les personnes ne sont pas originaires de Tecún

Umán ou de Ciudad Hidalgo, mais proviennent de régions rurales, essentiellement du Guatemala (et dans une moindre mesure du Honduras et Salvador) et sont venues attirées ou sont restées du fait des opportunités de travail qui se créent autour de la frontière. En outre, la majeure partie des protagonistes sont de sexe masculin et se caractérisent par un faible niveau de scolarité. Il est intéressant également de noter que les désignations « organisations mexicaines » et « organisations guatémaltèques », utilisées localement, font davantage référence à l'emplacement du groupe sur l'une des rives du fleuve qu'à la nationalité des intégrants. En effet, la population mexicaine de la région a progressivement délaissé ce type d'activités, si bien qu'aujourd'hui, la majeure partie des *balseros* sont d'origine guatémaltèque ou d'Amérique centrale.

Pour en revenir au commencement de ce système de transport transfrontalier, plusieurs groupes se sont constitués durant les années quatre-vingt autour des premiers *balseros*, considérés aujourd'hui comme les « fondateurs ». Il s'en est suivi une sorte de partage ou de fractionnement du territoire en aires spécifiques, c'est-à-dire des sortes de couloirs fluviaux entre les deux municipalités où chaque groupe opère, tout en respectant l'espace du groupe voisin (voir image 3). Chaque couloir comprend également une portion de rive qui a été aménagée par les organisations ; on y trouve donc des espaces facilitant le chargement et déchargement des marchandises et de petits embarcadères construits au moyen de sacs de sable empilés.

Cette segmentation est le fruit de l'interaction et entre les différents groupes et leurs dirigeants, interaction qui a oscillé entre conflits et négociations. En effet il n'est pas impossible que ce processus de délimitation des

espaces de travail ait impliqué le recours à la violence de manière ponctuelle. De la même manière, il ressort des entretiens que les relations entre groupes de *balseros* et instances gouvernementales mexicaines ont été marquées dans un premier temps par un rapport de force : l'Armée et la Police Fédérale saisissaient les marchandises et détruisaient les embarcations utilisées pour traverser le fleuve. Cependant, cette dynamique conflictuelle a progressivement laissé place à une logique de négociation et d'arrangement; les saisies et confiscations n'ont plus été systématiques, et les pratiques se sont instaurées petit-à-petit dans un schéma de consensus et de permissivité, même s'il y a eu périodiquement (y compris durant notre travail de terrain) des révisions et contrôles policiers ou militaires à Ciudad Hidalgo aux abords du *Suchiate*.

Il faut préciser par ailleurs que l'implantation progressive des *balseros* coïncide avec l'«invasion» ou l'«occupation» des bords du fleuve (pour reprendre les termes gouvernementaux et de la presse régionale au Mexique) à Ciudad Hidalgo. La rive du *Suchiate*, qui constitue en théorie des terrains nationaux, est habitée depuis des années par des riverains, dont certains ont obtenu y compris des permis de construire. En plus des maisons des particuliers et des installations précaires (marchés semi-fixes, postes de vente improvisés) ont surgi également des entrepôts et locaux qui servent de base intermédiaire dans ce système de transport informel.

Comment ces groupes fonctionnent et se structurent-ils ? La majorité des intégrants ne sont en réalité ni propriétaires de leur radeau ni du permis nécessaire pour traverser le fleuve, mais les louent. Il existe en effet des sortes de droits ou concessions informelles que détiennent les « fondateurs », ou certains membres de leur

famille et entourage (étant donné que ces concessions peuvent se transmettre par héritage). Ces personnes, connues également sous le nom de « patrons » ou « leaders » louent ces droits à des travailleurs. Ceux-ci payent un montant par semaine qui correspond au « droit de travailler » (pour reprendre l'expression aussi bien de l'un des « patrons » que des « employés » avec lesquels nous nous sommes entretenus) et louent également le véhicule, c'est-à-dire le radeau élaboré avec les pneumatiques. Ils récupèrent ce petit investissement initial au fur et à mesure qu'ils font traverser des gens et des marchandises durant une journée de travail¹⁵.

On est donc face à des organisations qui se sont hiérarchisées, une minorité de personnes occupant actuellement une position privilégiée dans les groupes, ceux qui détiennent les droits de passage et fournissent le travail, et une majorité d'acteurs occupant une position subalterne et se trouvant généralement dans une situation économique précaire. S'ils parviennent grâce à leurs activités à subvenir aux besoins élémentaires de leur famille, il en va autrement pour les personnes qui détiennent ces droits de passage extralégaux et qui parviennent à accumuler un certain capital.

L'analyse des témoignages met en lumière une verticalisation des relations au sein des organisations et un contrôle progressif des activités de transport par certains dirigeants dans chaque zone spécifique de travail. La

¹⁵ Concrètement, ils louent environ 35 USD le "droit de travailler" par semaine, et 10 USD le véhicule. Si les tarifs pour les usagers sont fixes (entre 0,60 et 1,20 USD, comme mentionné auparavant) le transport de marchandises est quant à lui sujet à marchandage ; les prix s'établissent généralement en fonction de la quantité. Dans tous les cas, un travailleur de base parvient à gagner de 7 à 20 USD par jour, après avoir déduit le loyer qu'il paye au patron. Les profits varient en fonction de l'affluence d'usagers et de commerçants.

légitimité de ces personnes repose principalement sur leur ancienneté dans la zone, le prestige que leur confère la « lutte » qu'ils (ou que leur parent ou ami) ont mené contre le gouvernement en vue d'occuper les espaces restreints de la rive du fleuve. Notons que la majeure partie des balseros n'ont pas vécu les « accomplissements » des fondateurs, mais partagent l'idée que les bénéfices obtenus aujourd'hui sont le fruit des efforts réalisés par d'autres dans le passé. En outre, le pouvoir des dirigeants de ces groupes se doit aussi aux réseaux de relations qu'ils maintiennent avec d'autres acteurs au niveau local : commerçants, membres du gouvernement municipal, dirigeants d'associations de quartier, leaders des syndicats de *tricicleros* ou d'autres entreprises de transport, etc. En d'autres termes, ce pouvoir se base également sur une série d'affinités au niveau local ; rappelons qu'étymologiquement l'affinité renvoie au « voisinage » ou encore à la relation par alliance ou mariage.

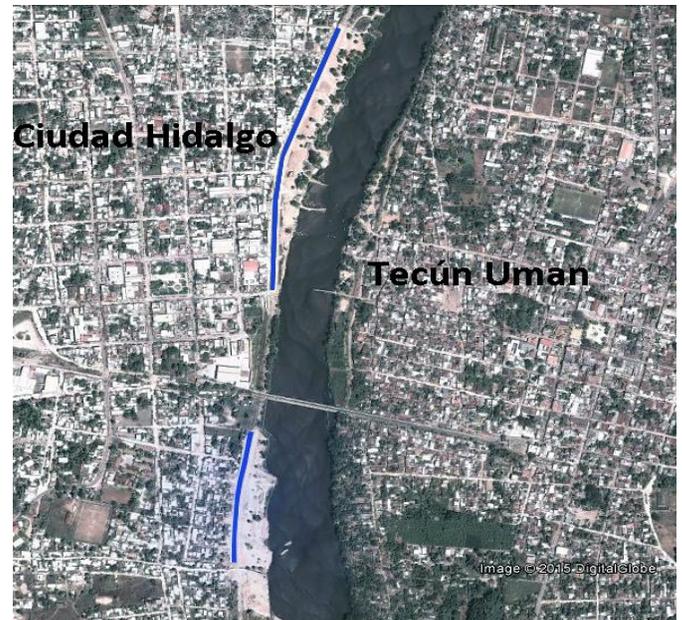
L'évolution de ces groupes est marquée également par un phénomène de professionnalisation : au fil des années, il y a eu une rationalisation et amélioration dans la coordination et la répartition du travail, soit une division croissante des tâches (ce qui suppose également différents statuts dans la hiérarchie) : mis à part les personnes qui se chargent de la traversée en radeau, chaque organisation est dotée d'un intendant, d'un comptable, d'un trésorier, de vigiles, de porteurs ou encore de « rabatteurs » (qui hèlent les clients potentiels). Le modèle est donc devenu de plus en plus entrepreneurial – avec une gestion paternaliste des dirigeants – succédant au mode de fonctionnement relativement flexible et à la logique d'association qui prévalait dans les débuts. En d'autres termes, ces organisations se sont complexifiées et sont devenues plus

opérationnelles à mesure que les gouvernements, en particulier celui du Mexique, ont pris des dispositions pour ordonner les différents flux migratoires et commerciaux. On se trouve dans un schéma de transgression structurellement liée aux croissantes réglementations en matière de transit frontalier.

Nous avons évoqué d'une part une logique d'arrangement entre les organisations et les gouvernements, et d'autre part les affinités qui existent entre ces groupes – ou plus spécifiquement leurs dirigeants – et d'autres acteurs dans le contexte local. Ces aspects renvoient à l'une des questions initiales, à savoir comment les groupes parviennent-ils à négocier leur présence sur des terrains nationaux. En effet l'ampleur même du développement de ces activités suggère davantage la « concession » plutôt que l'« invasion » de l'espace.

Appréhender la nature des relations et interactions entre ces acteurs individuels et collectifs se révèle bien entendu difficile, étant donné que l'on se trouve dans le domaine de l'officieux. Toutefois, le développement de notre recherche a coïncidé avec un épisode révélateur quant à la relation entre les organisations informelles et les instances gouvernementales : la construction du mur de soutènement du fleuve à Ciudad Hidalgo effectuée par la Commission Nationale de l'Eau (CONAGUA, selon son abréviation en espagnol). Autorisé par le gouvernement fédéral mexicain en 2006, ce projet de prévention des catastrophes naturelles vise à minimiser les risques de débordement du fleuve ainsi que les inondations. Il s'inscrivait également dans une optique de réaménagement du port frontalier, soit de limiter entre autres le commerce informel transfrontalier et d'encadrer légalement les flux migratoires, en obligeant la population à emprunter le pont et se soumettre par conséquent aux différents contrôles.

À partir de 2011, les habitants et commerçants des quartiers jouxtant le fleuve (environ 30 familles et plus de 100 négociants) ont dû quitter l'endroit – certains ont été délogés par l'Armée et la Police Fédérale – et ont été indemnisés au terme de plusieurs manifestations, protestations et conflits juridiques. Dans ce contexte, le Secrétariat pour le Développement de la Frontière Sud (SPDFS) de l'état du Chiapas a agi comme médiateur entre les instances fédérales, comme CONAGUA, la population des quartiers concernés par les travaux ou encore les *balseros* dont l'espace de travail s'est vu considérablement bouleversé. Durant l'année 2012, deux murs de soutènement (d'environ 800 et 400 m respectivement) ont vu le jour après la démolition des maisons et des entrepôts.



Images 6 et 7 (ci-après): vues satellites datant d'octobre 2010 et de janvier 2013, après la réalisation des murs de soutènement (en bleu). Source : Google Earth, 2015, images éditées par l'auteur.

En quoi l'évènement est-il révélateur ? La construction des murs a déstabilisé le système de transport parallèle et généré une crise sans précédent, ce qui a permis d'identifier, d'une part les stratégies adoptées par les groupes et leurs leaders pour faire face à la situation, et d'autre part d'entrevoir certaines formes de négociation entre ces groupes et les instances gouvernementales. En effet, lorsque l'accès à la rive du fleuve a progressivement été limité à cause de l'avancement des travaux, les *balseros* se sont mobilisés pour réaliser des manifestations (devant le siège des autorités municipales à Ciudad Hidalgo et Tapachula), en même temps que d'autres groupes, comme certains syndicats de transport, des associations de riverains ou encore des organisations de commerçants. C'est en partie en formant ces alliances et à travers cette mobilisation que les acteurs sont parvenus à exercer une pression sur le gouvernement.

Mais ce sont également les répercussions immédiates négatives sur l'économie régionale qui ont précipité les négociations entre ces organisations et différentes instances du gouvernement mexicain, comme le SPDFS et

CONAGUA. En effet, les marchés régionaux ont rapidement commencé à souffrir de problèmes d'approvisionnement du côté mexicain, étant donné qu'une partie significative des produits (fruits et légumes par exemple) provient du Guatemala et entre au Mexique par la voie informelle. Cela renvoie à ces circuits de commerce informel transfrontalier que nous mentionnions précédemment, circuits qui se sont consolidés au cours des décennies, sans qu'il y ait une intervention spécifique des gouvernements. Suite aux négociations, le gouvernement mexicain accepte de laisser seulement l'un des cinq principaux lieux de transit informel en fonctionnement, ce qui crée des tensions entre les différents groupes, étant donné qu'ils sont concentrés en un seul endroit.

À la suite d'autres négociations, tous les lieux informels de transit sont rétablis et les accès à la rive du fleuve sont reconfigurés : en 2012, en période de campagne électorale, sont construites des rampes d'accès pour que les piétons, les tricycles, et également les véhicules motorisés puissent passer le mur de soutènement et gagner la rive du fleuve. Signalons que le principal argument des diverses organisations a été celui du respect des « us et coutumes » ; en effet, l'État mexicain reconnaît dans sa constitution certaines formes d'autogouvernement et coutumes (qui prévalent dans la plupart des cas dans des communautés indigènes).



Image 8 : Rampe d'accès en béton permettant l'accès à la rive. Photo personnelle, avril 2013.

En définitive, on a assisté à un renforcement de ce système parallèle de transport, renforcement consécutif à des actions qui avaient pour but, entre autres objectifs, de l'affaiblir. On a pu observer également un réaménagement des activités économiques informelles, c'est-à-dire, les activités liées à l'entreposage des marchandises se sont déplacées vers les rues adjacentes au mur de soutènement, de même que les marchés et postes de vente.

Cette crise qu'ont traversée les acteurs lors de la construction du mur a permis de mettre en perspective certains mécanismes de médiation entre les gouvernements locaux et les agents qui font partie du secteur informel de l'économie. Car, bien que nous ayons examiné dans le cadre de cette recherche les normes informelles propres au fonctionnement des groupes de *balseros*, par exemple relatives aux statuts et fonctions des différents intégrants, ou encore les règles basiques de travail liées au service proposé¹⁶, ce sont les institutions informelles qui

¹⁶ Par exemple, ne pas travailler sous l'influence de drogues ou d'alcool, aider les femmes et les enfants à monter sur l'embarcation ou encore ramasser les déchets en fin de journée.

agissent au niveau de la microrégion frontalière dans son ensemble que nous souhaitons mettre en relief, soit certaines « règles du jeu » que tous les agents partagent au niveau local, aussi bien les organisations de *balseros* sur lesquelles se porte l'étude que d'autres acteurs, notamment du champ politique.

On peut en effet observer des coïncidences concernant certaines séquences d'évènements, en particulier le phénomène de déstructuration-restructuration-renforcement de ce système parallèle d'échanges transfrontaliers et le processus électoral au Mexique, soit les campagnes politiques et les votations en 2012. En effet les élections ont eu lieu aux niveaux municipal, régional et fédéral.

Ces concordances ainsi que les informations recueillies suggèrent un phénomène de clientélisme, c'est-à-dire certains acteurs politiques proposent des services, prestations ou d'autres formes de présent en échange du vote (ou d'autres formes de soutien politique) de ceux qui bénéficient des faveurs. On peut raisonnablement penser que l'accès à la rive du fleuve ait été au centre de la table de négociation entre les acteurs lié au système de transport parallèle et partis politiques.

Les leaders des différentes organisations (de *balseros*, de *tricicleros*, de commerçants, de riverains) jouent en rôle central dans cette relation asymétrique patron-client. Ce sont eux qui négocient, d'un côté, tel ou tel accès à la rive du fleuve, et d'un autre côté l'adhésion ou le compromis des intégrants de l'organisation en faveur d'un candidat ou d'un parti. Notons que, bien qu'il occupe une position de « patron » dans tel ou tel groupe social, le dirigeant d'une organisation est le client d'un autre patron. En d'autres termes les intérêts des organisations de passeurs (qui sont finalement les intérêts de leurs dirigeants) sont subordonnés aux intérêts

de certains fonctionnaires politiques. Des sources journalistiques suggèrent qu'à leur tour certains élus locaux sont impliqués dans d'autres relations de pouvoir par exemple dans la sphère de la criminalité organisée (El Periodico de Guatemala, 21 septembre, 2014).

Il faut également prendre en compte qu'il y a des acteurs de la classe politique qui cumulent, en plus des activités liées à leur fonction publique, des activités commerciales et immobilières (liées directement ou indirectement au système de transport parallèle). Ceux-ci favorisent un cercle relativement réduit de personnes (famille, proches, clients) à travers les bénéfices que leur confère leur fonction politique. En d'autres termes, certaines personnes disposent de ressources publiques qui sont redistribuées en fonction d'intérêt privés. Il en découle une petite oligarchie d'acteurs (provenant aussi bien de Ciudad Hidalgo que de Tecún Umán) qui dominant la vie politique, sociale et économique des municipalités frontalières, et qui ont tendance à monopoliser les diverses ressources, au détriment de la collectivité.

Il existe donc, de part et d'autre de la frontière, un phénomène de clientélisme et de corruption dont le degré d'organisation et les modalités de redistribution varient. L'analyse de témoignages – indiquant que diverses organisations, comme celles des *balseros*, doivent verser une sorte de tribut hebdomadaire ou mensuel à certaines instances gouvernementales mexicaines et guatémaltèques – suggèrent qu'il existe, outre la petite corruption, des systèmes parallèles de redevance, soit des pratiques institutionnalisées en marge du cadre normatif formel. Étant donné l'opacité qui caractérise ces liens et interactions qui existent entre les acteurs du champ politique et ceux qui sont impliqués directement ou

indirectement dans l'économie informelle, il est difficile d'apporter davantage d'éclaircissements.

À partir des éléments mentionnés, on peut toutefois formuler certaines conclusions concernant l'établissement des *balseiros* sur la rive du fleuve, la progressive consolidation du système de transport informel et la logique de négociation avec les autorités. En effet, mis à part le fait que les pratiques clientélares et discrétionnaires constituent un facteur d'immobilisme et qu'elles contribuent à la reproduction des inégalités au niveau local, leur analyse permet également de remettre en question une vision qui considère les acteurs de l'économie informelle comme des « envahisseurs » ou des « occupants », tout du moins dans le cas de cette étude micro-régionale. En effet, que ce soit à travers la petite corruption (comme les *bakchichs*) à travers les « cotisations » ou « impôts » informels, ces organisations payent un prix pour pouvoir occuper la rive et se dédier à leurs activités. On se trouve davantage dans un schéma de permissivité intéressée où, pour leur propre bénéfice, certains fonctionnaires ou partis politiques concèdent des espaces de l'État (en l'occurrence les terrains nationaux qui bordent le fleuve *Suchiate*) à certaines personnes, c'est-à-dire aux dirigeants d'organisations ou « patrons »¹⁷. Ceux-ci sont en quelque sorte des intermédiaires : ils louent à d'autres personnes ces espaces et droits de passage qui leur ont été concédés, soit à des travailleurs (en situation socioéconomique généralement précaire), en vue également de réaliser un bénéfice personnel. Il s'agit donc d'une forme de privatisation informelle des biens des États nationaux.

¹⁷ Ces concessions s'appliquent aussi aux routes d'accès empruntées par les groupes de tricicleros ou encore aux locaux commerciaux situés à proximité mur de soutènement.

Il est intéressant de remarquer que la tradition et la culture sont souvent mises en avant comme éléments explicatifs ou justificateurs¹⁸ dans le discours, aussi bien des organisations (qui participent d'une manière ou d'une autre à ce système de transport et aux circuits du commerce informel) que celui de certains élus locaux. Ces aspects constituent en effet des facteurs explicatifs, toutefois les faits analysés suggèrent également une instrumentalisation de ces thèmes à des fins privées ou électorales. Les phénomènes de transport et commerce informel transfrontalier sont effectivement des faits sociaux et culturels historiquement enracinés dans la région, mais ils sont également la manifestation d'un mode de fonctionnement politique fortement imprégné de pratiques clientélares et discrétionnaires¹⁹. De ce point de vue, les rampes d'accès qui interconnectent l'espace urbain de Ciudad Hidalgo aux espaces prétendument « envahis » de la rive du *Suchiate* constituent également l'expression territoriale des relations entre organisations et gouvernements locaux, et symbolisent le caractère institutionnalisé des pratiques ainsi que la solidité des liens entre les différents acteurs.

¹⁸ Par exemple, le maire de la municipalité d'Ayutla souligne dans plusieurs déclarations que la contrebande est une manifestation culturelle (*El Periodico de Guatemala*, 21 septembre, 2014). D'une certaine manière, ces affirmations font résonance à celles du président mexicain, Enrique Peña Nieto, qui considère que la corruption est un phénomène culturel (*El Economista*, 8 septembre 2014).

¹⁹ Au Mexique, ces pratiques clientélares s'inscrivent également dans un contexte historique marqué par la domination d'un parti politique, le Parti Révolutionnaire Institutionnel (PRI), et l'établissement d'un régime politique au sein duquel la corruption a joué un rôle clé dans la reproduction du système (Silva-Herzog, 1999 : 46).

En guise de conclusion : la marge comme mode de gestion frontalière

Nous nous sommes centrés jusqu'à présent sur les pratiques des *balseiros* dans le strict cadre local. Nous avons mis en lumière les déterminants structurels qui suscitent ces pratiques, tout en nous centrant également sur la praxis des acteurs, soit en examinant la capacité d'organisation et d'action collective des groupes, ainsi que les stratégies adoptées afin de maintenir leurs activités.

Ces capacités mobilisatrices ne sont pas sans rappeler certaines manifestations de l'informalité au Pérou, telles qu'elles ont été analysées par De Soto (1986), comme l'appropriation de terrains, la création de zones de peuplement et d'habitat informel, ou encore l'existence d'organisations de transport public informel à Lima. Toutefois, dans le cas du port frontalier Ciudad Hidalgo – Tecún Umán, bien que les activités du système de transport informel constituent un secteur refuge pour de nombreuses personnes exclues du système juridique en vigueur, en d'autres termes que celles-ci se dédient à ce type d'activité par nécessité, d'autres y entrent également par choix. Ce sont précisément, dans la plupart des cas, les dirigeants des organisations informelles qui servent, comme on l'a vu, de lien entre les intégrants du groupe et les autorités locales et régionales.

Après avoir mis en lumière la distinction entre déterminants structurels et capacité d'action collective, ainsi que les mécanismes de médiation entre les différents acteurs, il convient en guise de conclusion de replacer l'analyse de ce contexte micro-régional dans le cadre plus large d'une réflexion portant sur l'administration de la frontière entre le Mexique et le Guatemala.

Effectivement, certains phénomènes, comme celui du franchissement irrégulier de la frontière,

ou encore la question de la concession clientélaire de l'espace public, ne se restreignent pas uniquement au passage de Ciudad Hidalgo – Tecún Umán. Certes la géographie du lieu configure une organisation spécifique des activités d'acheminement de personnes et de marchandises (par exemple l'utilisation de radeaux et la segmentation du fleuve et de ses rives en couloirs fluviaux), toutefois on retrouve ce type d'irrégularités sous d'autres formes dans d'autres passages frontaliers. Par exemple, entre Ciudad Cuauhtémoc (Mexique) et La Mesilla (Guatemala), l'autre grande porte d'entrée et de sortie entre les deux pays, il existe également des lieux de passage en marge des contrôles douaniers et policiers, où des groupes de riverains administrent ce qui s'apparente à des péages, soit prélèvent une taxe aux véhicules y circulant.

Les modalités varient donc d'un passage frontalier à un autre, néanmoins certains principes restent les mêmes: des espaces des États nationaux sont octroyés à des organisations informelles qui gèrent les passages frontaliers irréguliers. S'ils définissent leurs propres règles tarifaires et opérationnelles, et mettent en œuvre des stratégies en vue d'assurer la continuité des activités, il n'en demeure pas moins que ces groupes s'insèrent dans des relations de pouvoir, soit dans un mode de fonctionnement politique et institutionnel basé notamment sur la redistribution clientélaire des ressources, redistribution clientélaire qui permet à certains acteurs de la classe politique d'assoir leur pouvoir au niveau local et d'assurer la reproduction de ce modèle.

Les organisations informelles se soumettent donc à un certain nombre d'institutions informelles instaurées et appliquées par le pouvoir politique. En d'autres termes, ce sont principalement les gouvernements qui

définissent les marges de manœuvre de ces groupes – ce qui équivaut également à encadrer et exercer un contrôle sur les pratiques – même si ces groupes sont loin d'être passifs et contribuent également à modeler et maintenir ces marges. Ces dernières ne sont donc, dans ce cas, pas tant des espaces où se confrontent et s'affrontent différents pouvoirs, mais davantage des lieux d'interactions entre ces pouvoirs (Rivelois, 2008), marqués par la duplicité de l'autorité légale et une confusion entre le privé et le public, entre intérêts particuliers et l'intérêt général. La délivrance frauduleuse d'actes de naissance aux personnes démunies de documents à Ciudad Hidalgo, cela en échange d'argent ou de soutien électoral (PGJE, 5 juillet 2015 ; Noticias MVS, 8 septembre 2015), est de ce point de vue symptomatique de cette confusion, et plus généralement d'une transgression institutionnalisée.

Dans cette optique, la marge n'est pas un vase clos, mais est structurellement liée à un ensemble plus vaste, spatial ou normatif. En effet, elle n'a pas obligatoirement d'ancrage territorial : elle constitue l'écart à une mesure ou encore une norme donnée. « La marge d'erreur constitue l'approximation, le risque admis, accepté par la société; elle assouplit dans ce cas le fonctionnement social et spatial, elle admet des écarts aux normes tout en cherchant à préserver ces dernières » (Renard, 2004 : 2).

Notons que, même si elle est étymologiquement liée au bord ou à la bordure, la marge n'est pas périphérique par nature, mais peut s'apparenter à un isolat ou angle mort (Raffestin, 2013). On retrouve ainsi des marges y compris dans le centre historique de grandes villes, tel que l'a signalé Rivelois (2008) à travers une analyse des marges sociales et territoriales à Mérida, dans l'état du Yucatan au Mexique.

Sur la base de ces précisions conceptuelles, l'analyse que nous avons faite des pratiques liées au franchissement irrégulier de la frontière, ainsi que des mécanismes de médiation entre organisations informelles et gouvernements, laisse apparaître les marges dans leur fonctionnalité.

Au-delà des aspects négatifs (marge comme lieu de reproduction d'inégalités) concéder une marge de tolérance aux activités économiques informelles liées au commerce et transport transfrontalier permet de désamorcer les conflits sociaux dans un contexte marqué par la pauvreté et le manque d'opportunités de travail formel, et où se concentre une importante population flottante. Appliquer au pied de la lettre les règlements concernant le transit frontalier ou encore l'usage des espaces publics pourrait revenir en effet à aggraver l'exclusion sociale, à provoquer un phénomène de mobilité descendante, et susciter une augmentation de la délinquance, cela dans une région encore marquée par les conflits civils et militaires au Guatemala (impliquant la démobilisation et réinsertion de nombreux ex soldats ou guerilleros), région où sont également présentes des organisations criminelles qui maintiennent des réseaux de recrutement.

Par ailleurs, les pratiques liées au franchissement irrégulier, telles que nous les avons examinées, sont révélatrices d'un certain mode d'administration de la frontière: des marges sont octroyées, par exemple à des organisations comme celles des *balseiros*, ce qui permet d'atténuer les restrictions et la rigidité d'un cadre administratif et juridique en matière de transit frontalier et de migration qui en discordance avec les singularités du contexte socioculturel des régions limitrophes entre le Mexique et le Guatemala. Il y a en effet un décalage entre la vision de l'État de droit et les

perceptions et attentes de populations de part et d'autre de la frontière, spécialement en matière de mobilité transfrontalière, celle-ci revêtant souvent, comme nous l'avons vu, un caractère routinier ou encore traditionnel.

Il n'y a donc pas de contrôle strict des flux de personnes et de marchandises au niveau de la frontière dans son expression linéaire; par contre, on peut observer nombre de barrages des autorités mexicaines (Police Fédérale, Institut National de Migration, Douanes, Armée), dont le premier se trouve entre le port frontalier et la ville de Tapachula, et dont les suivants s'échelonnent sur les principaux axes routiers dans l'état du Chiapas. Ils forment des « ceintures de contrôle » qui traversent l'Isthme de Tehuantepec et visent moins à lutter contre le crime organisé qu'à contrôler les flux migratoires de transit vers les États-Unis (Anguiano, 2007).

À un niveau d'échelle plus important, ces ceintures de révision constituent donc également des marges qui ont pour fonction d'assouplir un modèle de gestion de la frontière basé essentiellement sur la sécurité et le contrôle à la ligne de démarcation, tel qu'il est préconisé et opéré par le voisin du nord. Par ailleurs, l'existence de ces postes de contrôle mobiles revient aussi à remettre en question la fixité et l'inamovibilité des frontières et laisse entrevoir de nouvelles expressions et modes de fonctionnement de la frontière dans un contexte mondialisé (Amilhat Szary, 2013).

Finalement, signalons que la marge, au même titre que la frontière ou la limite – celle-ci est constituée du reste par plusieurs limites – est le produit d'une relation et qu'elle traduit l'intention d'un pouvoir (Raffestin, 2013). De ce point de vue, la manière de gérer les flux migratoires du côté mexicain – soit de ne pas réaliser de contrôles stricts dans les ports

frontaliers, mais davantage en aval – est révélatrice de relations internationales particulières; plus que la manifestation d'une unique relation bilatérale avec les États-Unis marquée par une totale subordination, elle est l'expression des relations entre de multiples acteurs. Certes, il y a un phénomène de collaboration avec le géant du nord qui exerce, comme il a été mentionné, une pression sur le gouvernement mexicain afin que celui-ci contrôle de manière plus efficiente et rigoureuse les flux migratoires, mais le Mexique maintient également des relations avec les pays d'Amérique centrale, en particulier le Guatemala, le « pays frère », avec lequel des engagements ont été pris, notamment en vue de garantir davantage de mobilité aux résidents guatémaltèques ou encore d'améliorer le traitement des migrants en transit, cela conformément aux droits de l'Homme et aux recommandations d'organisations intergouvernementales et de la société civile. Bien que ces engagements se situent pour l'instant sur un plan essentiellement discursif et intentionnel, ils ont néanmoins une incidence sur le mode d'administrer la frontière au Mexique.

Références bibliographiques

- Amilhat Szary, A.-L. (2013). *Murs et barrières de sécurité: pourquoi démarquer les frontières dans un monde dématérialisé*. C. Ghorra Gobin. Dictionnaire des mondialisations (2ème édition augmentée), Colin, [En ligne]. <https://hal.archives-ouvertes.fr/halshs-00809320/document> (page consultée le 13 janvier 2016).
- Anguiano Téllez, M. E. (2008). Chiapas: territorio de inmigración, emigración y tránsito

- migratorio. *Papeles de población*, no 56, 215-232.
- Bennafla, K. (2012). *Pour une géographie des bordures à l'heure globale: frontières et espaces d'activités "informelles"*. In Geography. Université Paris Ouest Nanterre La Défense, [En ligne]. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00850135> (page consultée le 13 janvier 2016).
- Bennafla, K., & Peraldi, M. (2008). Introduction. Frontières et logiques de passage : l'ordinaire des transgressions. *Cultures & Conflits*, no 72, 7-12.
- Campos Delgado, A. E. (2012). La construcción del otro "del otro lado". Imaginarios de frontera de jóvenes de Tijuana, México, y Tecún Umán, Guatemala. *Región y Sociedad*, año XXIV, no 55, 131-158.
- Canales, A. I., Martínez Pizarro, J., Reboiras Finardi, L., & Rivera Polo, F. (2010). *Migración y salud en zonas fronterizas: informe comparativo sobre cinco fronteras seleccionadas*. Santiago de Chile: Publicación de las Naciones Unidas.
- Castillo, M. Á. (2000). Las políticas hacia la migración centroamericana en países de origen, de destino y de tránsito. *Papeles de Población*, abril-junio, no 24, 133-157.
- Castillo, M. A., Toussaint Ribot, M., & Vázquez Olivera, M. (2006). *Espacios diversos, historia en común. México, Guatemala y Belice: la construcción de una frontera*. México D.F.: Secretaría de Relaciones Exteriores, Dirección General del Acervo Histórico Diplomático.
- Clot, J. (2013). Acercamiento conceptual a las prácticas económicas informales en los pasos fronterizos entre México y Guatemala. *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea*, no 13, 1-20.
- Clot, J., & Martínez Velasco, G. (2015). *Évolution des politiques migratoires au Mexique au cours de la période 2000 - 2012 ou comment la migration est progressivement abordée dans une approche de sécurité nationale*. Observatoire des Amériques, [En ligne]. http://www.ieim.uqam.ca/IMG/pdf/cda_volume_15_numero_7.pdf (page consultée le 13 janvier 2016).
- Cruz Burguete, J. L. (2006). El corredor migratorio de Tecún Umán y Ciudad Hidalgo. En C. Miranda Videgaray, E. Rodríguez Chávez, & J. Artola (coord.), *Los nuevos rostros de la migración en el mundo* (p. 243-266). México: Gobierno del Estado de Chiapas, Coordinación de Relaciones Internacionales, Organización Internacional para las Migraciones, Instituto Nacional de Migración, Centro de Estudios Migratorios.
- De Soto, H. (1986). *El otro sendero*. Lima: Editorial El Barranco.
- Diario del Sur. (18 novembre 2013). *Balsas del Suchiate, tradición de ilegalidad*. Organización Editorial Mexicana, [En ligne]. http://www.oem.com.mx/diariodelsur/nota_s/n3196836.htm (page consultée le 13 janvier 2016).
- El Colegio de la Frontera Norte; Consejo Nacional de Población; Instituto Nacional de Migración; Secretaría de Gobernación; Secretaría de Relaciones Exteriores;

- Secretaría del Trabajo y Previsión Social. (2011). *Encuesta sobre Migración en la Frontera Sur de México, 2008*. México: COLEF; CONAPO; INM; SEGOB; SRE; STPS
- El Economista. (8 septembre 2014). *Corrupción en México, un problema cultural: Peña Nieto*. [En ligne].
<http://eleconomista.com.mx/sociedad/2014/09/08/corrupcion-mexico-problema-cultural-pena-nieto> (page consultée le 13 janvier 2016).
- El Orbe. (20 novembre 2011). *Balseros Piden Libre Paso en el "Suchiate"*. El Orbe, [En ligne].
<http://elorbe.com/portada/11/21/balseros-piden-libre-paso-en-el-suchiate.html> (page consultée le 13 janvier 2016).
- El Periodico de Guatemala. (21 septembre 2014). *Ayutla y la legalización de facto del contrabando*. [En ligne],
<http://bdc.elperiodico.com.gt/es/20140921/domingo/2184/Ayutla-y-la-legalizaci%C3%B3n-de-facto-del-contrabando.htm> (page consultée le 13 janvier 2016).
- Europa Press. (27 décembre 2010). *'Los Zetas' se hacen con el contrabando de combustible entre México y Guatemala*. Europa Press International, [En ligne].
<http://www.europapress.es/internacional/noticia-mexico-zetas-hacen-contrabando-combustible-mexico-guatemala-20101227211307.html> (page consultée le 13 janvier 2016).
- Fábregas Puig, A., & Román García, C. (1994). *Al fin del milenio: el rostro de la frontera sur*. Tuxtla Gutiérrez: Instituto Chiapaneco de Cultura.
- Giddens, A. (1991). *Sociología*. Madrid: Alianza Editorial.
- Instituto Nacional de Estadística. (2012). *Caracterización estadística de la República de Guatemala*. Estadísticas Guatemala [En ligne].
<http://www.ine.gob.gt/index.php/estadisticas/caracterizacion-estadistica> (page consultée le 13 janvier 2016).
- Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía. (2010). *Panorama sociodemográfico de Chiapas*. INEGI. [En ligne],
http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/censos/poblacion/2010/panora_socio/chis/Panorama_Chis.pdf (page consultée le 13 janvier 2016).
- Instituto Nacional de Migración. (2011). *Migración centroamericana de tránsito irregular por México. Estimaciones y características generales*. INM, [En ligne].
http://www.oxfamMexico.org/wpcontent/uploads/2013/06/APUNTES_N1_Jul2011.pdf (page consultée le 13 janvier 2016).
- Kaufmann, J.-C. (2008). *L'entretien compréhensif*. 2^e éd. Paris: Armand Colin.
- La Jornada. (8 de décembre de 2004). *Delincuentes convierten el río Suchiate en camposanto de ejecutados*. [En ligne].
<http://www.jornada.unam.mx/2004/12/08/018n1pol.php> (page consultée le 13 janvier 2016).
- Martínez Velasco, G. (2014). Inmigrantes laborales y flujo en tránsito en la Frontera Sur de México: dos manifestaciones del proceso y una política migratoria. *Revista Mexicana*

- de Ciencias Políticas y Sociales, Año LIX, no 220, 261-294.*
- Nájera-Aguirre, J. N. (2010). Conociendo la Encuesta sobre Migración en la Frontera Guatemala-México: alcances y limitaciones. *Papeles de Población, vol. 16, no 63, 49-83.*
- Nájera-Aguirre, J. N. (octubre de 2013). *Los trabajadores migrantes y sus familiares en la frontera México-Guatemala.* Observatorio de Migración Internacional, [En ligne]. <http://www.omi.gob.mx/work/models/OMI/Resource/788/1/images/OMINewsletterNum8.pdf> (page consultée le 13 janvier 2016).
- Noticias MVS. (8 septembre 2015). *Investiga FEPADE expedición de actas de nacimiento ilícitas en Chiapas,* [En ligne]. <http://www.noticiasmvs.com/#!/noticias/investiga-fepade-expedicion-de-actas-de-nacimiento-ilicitas-en-chiapas-697> (page consultée le 13 janvier 2016).
- North, D. C. (1990). *Institutions, Institutional Change, and Economic Performance.* Cambridge: Cambridge University Press.
- Peraldi, M. (2010). *Ces informalités que cachent « l'informel ».* La revue *Economia*, [En ligne]. <http://www.economia.ma/sites/default/files/N10.pdf> (page consultée le 13 janvier 2016).
- Procuraduría General de Justicia del Estado de Chiapas. (5 juillet 2015). *Detiene PGJE a 10 sujetos que operaban retenes ilegales en Chiapas.* Obtenido de PGJE, Sala de Prensa, [En ligne]. http://www.pgje.chiapas.gob.mx/prensa/articulo.aspx?id_articulo=4014C6E2-51EE-48F6-9E98-52543E6BED5D (page consultée le 13 janvier 2016).
- Ordóñez Morales, C. E. (2007). Economía informal y sistema fronterizo en dos espacios locales situados en la frontera de Guatemala con México. *Revista de Geografía Agrícola, no 38, 85-100.*
- Raffestin, C. (2013). *Et si les "marges" étaient les éléments d'un paradigme indiciel susceptible d'alimenter de nouvelles interprétations?* Journée des Jeunes Chercheurs de l'Institut de Géographie de Paris, [En ligne]. <https://sites.google.com/site/journeeigparis/edition-2013/communication-de-claude-raffestin> (page consultée le 13 janvier 2016).
- Renard, J.-P. (2004). *Marches et confins d'empires. Faces aux barbares. Marches et confins d'empires, de la Grande Muraille de Chine au Rideau de Fer* (p. 1-17). Paris: Éditions Tallandier.
- Rivelois, J. (2008). Marges sociales et territoriales à Mérida (Mexique). *Autrepart, no 45, 15-27.*
- Rodríguez Charnet, D. (1971). Sobre el subdesarrollo de la costa de Chiapas. II Algunos aspectos socioeconómicos de la costa. *Problemas del Desarrollo, no 7, 104-108.*
- Rojas Wiesner, M. (2007). Mujeres y migración en la frontera sur de México. *América Latine. Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM no 14.*

- Ruiz Juárez, C., & Martínez Velasco, G. (2015). Comercio informal transfronterizo México–Guatemala desde una perspectiva de frontera permisiva. *Estudios fronterizos*, vol. 16, no 31.
- Sandoval Palacios, J. M. (2005). México: país-frontera. La nueva frontera geopolítica regional entre América del Norte y América Latina. En J. M. Sandoval Palacios, & R. Álvarez de Flores (coords.), *Integración latinoamericana, fronteras y migración: los casos de México y Venezuela* (p. 65-100). México D.F.: Plaza y Valdés.
- Silva-Herzog Márquez, J. (1999). La corrupción y el liberalismo del favor. *Isonomía : Revista de Teoría y Filosofía del Derecho*, no 10, 41-50.
- Sin Fronteras. (2014). *Programa Frontera Sur: reflejo de una política migratoria desarticulada*. [En ligne]. <http://www.sinfronteras.org.mx/attachments/plan-frontera-sur-GTPM.pdf> (page consultée le 13 janvier 2016).
- Sotolongo Codina, P. L., & Delgado Díaz, C. J. (2006). *La revolución contemporánea del saber y la complejidad social. Hacia unas ciencias sociales de nuevo tipo*. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Secretaría de Relaciones Exteriores (2013). *Sección Mexicana de las Comisiones Internacionales de Límites entre México y Guatemala, y entre México y Belize*. SER, [En ligne]. <http://www.sre.gob.mx/cilasur/index.php/ostos-fees> (page consultée le 13 janvier 2016).
- Transparency International. (2014). *Corruption Perceptions Index 2014*. [En ligne]. <https://www.transparency.org/whatwedo/publication/cpi2014> (page consultée le 13 janvier 2016).
- Villafuerte Solís, D., & García Aguilar, M. d. (2007). La doble mirada de la migración en la frontera sur de México: asunto de seguridad nacional y palanca para el desarrollo. *Liminar. Estudios Sociales y Humanísticos*, no 2, 26-46.
- Zamora, Á., Gernaert, W., & López, Ó. H. (2007). *Desarrollo Local Transfronterizo, nuevas perspectivas desde los territorios*. San Salvador: Fundación Nacional para el Desarrollo.
- Wikileaks. (2008). *Staffdel Tess, Guatemala visit october 12-14*. Public Library of US Diplomacy, [En ligne]. https://www.wikileaks.org/plusd/cables/08GUATEMALA1371_a.html (page consultée le 13 janvier 2016).

Direction

Mathieu Arès, professeur
adjoint, Université de Sherbrooke

Hugo Loiseau, professeur
agrégé, Université de Sherbrooke

Abonnez-vous

[À la liste de diffusion](#) 

[Au fil RSS](#) 

Centre d'études sur l'intégration et la mondialisation

Adresse civique :

UQAM, 400, rue Sainte-Catherine Est
Pavillon Hubert-Aquin, bureau A-1560
Montréal (Québec) H2L 2C5 CANADA

Adresse postale :

Université du Québec à Montréal
Case postale 8888, succ. Centre-Ville
Montréal (Québec) H3C 3P8 CANADA

Courriel : ceim@uqam.ca

Site web : www.ceim.uqam.ca

Observatoire des Amériques

Téléphone : 514 987-3000, poste 3910

Télécopieur : 514 987-0397

Courriel : oda@uqam.ca

Site web : www.ameriques.uqam.ca



Rédaction

Jean Clot a réalisé un master en sciences sociales à l'Université de Lausanne et un doctorat en études régionales à la Universidad Autónoma de Chiapas; il est actuellement professeur à l'Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), campus Chiapas, département des sciences sociales.

Les opinions exprimées et les arguments avancés dans cette publication demeurent l'entière responsabilité de l'auteur-e et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Observatoire des Amériques ou du Centre d'études sur l'intégration et la mondialisation (CEIM).