



**HAL**  
open science

# Une frontière morcelée. Une histoire longue du passage de la vallée de La Roya

Lucie Bargel

► **To cite this version:**

Lucie Bargel. Une frontière morcelée. Une histoire longue du passage de la vallée de La Roya. Faire musée d'une histoire commune. Rapport de préfiguration de la nouvelle exposition permanente du Musée national de l'histoire de l'immigration, 2019. halshs-03839219

**HAL Id: halshs-03839219**

**<https://shs.hal.science/halshs-03839219v1>**

Submitted on 4 Nov 2022

**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.

**Lucie Bargel**

## **Une frontière morcelée. Une histoire longue du passage de la vallée de La Roya**

À la fin de l'année 2015, l'État français installe son armée – l'opération « Sentinelle » – et des contrôles permanents des véhicules et des trains – des « points de passage autorisés » – dans la moyenne vallée de la Roya, à Breil et à Sospel. Ces *check-points* complètent les dispositifs de contrôle et de refoulement déjà renforcés pour le passage de la frontière franco-italienne par le bord de mer. Dès lors, les personnes venant de la moyenne et de la haute vallée de la Roya, qui appartiennent au territoire français, sont contrôlées lorsqu'elles se rendent dans le reste de la France. Il n'y a en revanche pas de contrôle pour rejoindre la partie française de la Roya depuis la basse vallée, italienne, ni depuis le versant Nord des Alpes, également italien. La circulation routière entre les régions italiennes du Piémont et de la Ligurie, qui transite par la Roya française, avec de nombreux poids lourds de marchandises, n'est ainsi pas freinée. La vallée devient alors une zone grise du point de vue national, puisque les migrant·es visé·es par ces mesures peuvent encore être arrêté·es à leur sortie vers (le reste de) la France et refoulé·es vers l'Italie sans avoir pu déposer de demande d'asile en France.

Cette situation étonnante repose sur le morcellement ancien et complexe de la petite vallée alpine du fleuve Roya, qui prend sa source au col de Tende et rejoint la Méditerranée à Ventimiglia (Vintimille). Ce morcellement est lié au caractère stratégique du col de Tende : situé à 1860 mètres d'altitude, et à 40 km à vol d'oiseau de la mer, c'est l'un des points de passage des Alpes les plus accessibles. Au fil du temps, sa maîtrise a suscité de nombreuses rivalités et alliances, et avec elles diverses routes pour y accéder. L'histoire de la Roya révèle une vallée frontalière traversée par de nombreuses voies de passage, et où la frontière ne contraint la circulation que depuis une centaine d'années.

La valorisation de la montagne à partir du Moyen Âge est liée au transport des produits de luxe, comme le sel, alors que les denrées lourdes, comme les céréales, sont transportées par voie maritime. Plusieurs « routes du sel », qui relient la Méditerranée à la plaine du Po, passent par le col de Tende. L'importance croissante du Piémont dans la construction de l'État italien contribue également au caractère stratégique de ce point de passage. À 130 km au Nord du col de Tende, Torino (Turin) est en effet la capitale des États de Savoie à partir de 1563, et le demeure au fur et à mesure que cette unité politique devient Piémont-Sardaigne puis royaume d'Italie, jusqu'en 1865.

À partir du X<sup>e</sup> siècle, la maison de Ventimiglia organise la route de la vallée de la Roya : les bateaux venus d'Hyères et de Giens déchargent le sel au port de Ventimiglia et il rejoint la plaine du Po par le col de Tende, à dos de mulet. La circulation suit alors un sens Nord-Sud, aligné sur le fleuve, typique des vallées de montagne mais rare dans la Roya. En effet, à partir de la conquête de Ventimiglia par la République de Gênes en 1257, la vallée est divisée entre les trois grandes forces politiques régionales de l'époque (Gênes, Savoie et Provence). La petite maison de Ventimiglia se maintient en outre dans la haute-vallée, grâce aux droits de passage du col qu'elle perçoit. À l'axe Nord-Sud se substituent alors plusieurs routes « diagonales » entre le port de Nice et Turin, qui évitent toujours, au Sud, le bas de la vallée de la Roya et le port de Ventimiglia, génois, et, au Nord, le col de Tende, lui préférant la vallée de la Vésubie ou, dans la Roya, le pas du Tanarello par la Brigue. Lorsqu'à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, le col de Tende rejoint finalement les États de Savoie, des travaux commencent immédiatement pour créer un « grand chemin ducal », qui relie directement Nice à Tende par Sospel. Tout au long du XVII<sup>e</sup> et du XVIII<sup>e</sup> siècle, la circulation commerciale repasse essentiellement par le col de Tende. L'activité des muletiers s'y développe alors et supplante celle des bergers, jusqu'à ce

qu'en 1784, le chemin ducal devienne la « route royale » qui accueille des attelages, un des passages alpins les mieux équipés de son époque.

À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le bas de la Roya est uni au reste de la vallée, d'abord par les conquêtes révolutionnaires françaises puis par la restauration sarde qui annexe la république de Gênes en 1815. Le port de Gênes supplante alors peu à peu celui de Nice comme principal port du Piémont. Depuis Gênes, nul besoin en effet de franchir les Alpes pour rejoindre Turin. Pendant une soixantaine d'années, exceptionnellement, la Roya n'est plus une frontière et la vallée n'est plus morcelée. Mais en 1860, le Comté de Nice est cédé à la France par le Piémont et la frontière orientale de la Provence, désormais française, revient sur la Roya. Au Nord de la vallée, la frontière n'est pas fixée sur les sommets : les hautes vallées au Nord de Nice (Vésubie, Tinée et Roya) restent piémontaises. La vallée de la Roya est donc à nouveau séparée en trois, comme au XIII<sup>e</sup> siècle, à la différence près que la basse et la haute vallée appartiennent toutes les deux au Piémont, qui devient l'Italie. Le tracé actuel de la frontière date de 1947, lorsque le Traité de paix avec l'Italie attribue à la France les hautes vallées de l'arrière-pays niçois, Roya comprise.

Après 1860, les déplacements autour et à travers la Roya s'intensifient. L'unification italienne entraîne une hausse des émigrations, en particulier depuis le Nord-Ouest de l'Italie vers le Sud-Est de la France. Les populations des vallées alpines françaises s'installent également sur la côte, encouragées par la construction de routes, de lignes de train et de tram qui facilitent leurs déplacements. La vallée de la Roya est pionnière : le tunnel routier du col de Tende, percé en 1882, est le premier à relier la France et l'Italie par les Alpes. La route entre Ventimiglia et Cuneo (le chef-lieu de province sur le versant Nord, lui-même relié à Turin) est parachevée en 1893 quand la portion de la basse Roya, entre Ventimiglia et Breil, devient carrossable. À partir de 1900, le train relie également les deux versants du col de Tende par un tunnel de 8 km. C'est le deuxième passage ferroviaire des Alpes après celui du Montcenis. Les tronçons de la ligne sont achevés progressivement, par l'Italie en 1913 dans la haute-Roya et en 1914 dans la basse-Roya, puis par la France dans la moyenne vallée et entre Breil et Nice en 1928.

De part et d'autre de la frontière franco-italienne, des hommes et des femmes rejoignent la Côte d'Azur, où le tourisme hivernal se développe, et les usines du Var et des Bouches-du-Rhône. La seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle correspond ainsi à un renforcement des émigrations saisonnières typiques des vallées montagnardes. Les activités des habitant·es de la Roya ont toujours été mobiles : les rares terrains cultivables sont épars et les autres usages des lieux (pâturage, cueillette, coupes de bois...) se déploient bien au-delà des villages. De plus, outre la transhumance des troupeaux, le décalage des périodes de récolte permet aux paysan·nes de montagne de cultiver leurs propres terres l'été, puis d'aller s'embaucher comme travailleur·ses agricoles en plaine pour les récoltes automnales (olives et vignes) et hivernales (fleurs). La circulation au sein de la vallée, comme entre la vallée et la plaine, est ainsi la norme, dans la Roya comme ailleurs, à ceci près que les plaines que rejoignent les habitant·es des montagnes ne sont pas nécessairement celles du bas de la vallée, à Ventimiglia. Aux routes historiques qui relient la Roya à Nice s'ajoutent, à partir du XIX<sup>e</sup> siècle, les écarts de développement économique qui orientent les flux vers la Côte d'Azur (Monte-Carlo, Nice, Cannes).

De nombreux travaux montrent que ces déplacements ne sont aucunement contraints par la frontière nationale. D'abord ils empruntent souvent des sentiers piétons qui ne sont pas contrôlés, ceux des anciennes routes du sel ou encore le *Buco di viso*, un tunnel piéton creusé dans la montagne à la fin du XV<sup>e</sup> siècle. Ensuite, ces travailleur·ses saisonnier·es bénéficient d'un traitement favorable de la part des autorités. Dans les années 1880, les Italien·nes des régions frontalières qui vivent dans un bidonville à côté de Monte-Carlo reviennent dans leur village d'origine pour les naissances, les mariages ou les décès, mais aussi pour les « festins » annuels, sans formalité, avec la bienveillance de la police et des douaniers. Même durant la

Première Guerre mondiale, des facilités de circulation sont maintenues pour les populations frontalières. Et encore dans les années 1920, les maires de la province voisine de Porto Maurizio estiment qu'environ 2000 personnes passent annuellement la frontière italo-française sans passeport.

Ce n'est qu'à partir des années 1920, et surtout 1930, que ces circulations sont freinées. La France adopte en 1932 des mesures restrictives à l'immigration (autorisation préalable). De son côté, le régime fasciste italien met des obstacles pratiques à l'émigration, en refusant par exemple des passeports aux femmes mariées avec des émigrants. Ces restrictions aux migrations frontalières ont un effet dissuasif sur les retours davantage que sur les départs. Une partie de l'émigration saisonnière se transforme à cette période en émigration définitive, et entraîne le dépeuplement des villages de montagne.

Dans les années 1930, la nécessité d'un passeport pour se rendre dans la haute-Roya depuis la Côte d'Azur freine également le tourisme qui avait commencé à s'y développer avec l'alpinisme et les « champs de neige » pour le ski. Les habitant·es de la haute-vallée relatent le soin pris, jusque dans les années 1990, à être muni de leur passeport pour toute randonnée vers les sommets. Elles et ils décrivent leur soulagement quand, avec l'entrée de l'Italie dans l'espace Schengen en 1996, les contrôles ont cessé. La route la plus praticable pour rejoindre Nice depuis la Roya passe en effet par Vintimille. L'emprunter supposait alors de passer quatre postes de douanes, pour entrer puis sortir de l'Italie. Héritage des nombreuses divisions de la vallée, les voies routières et ferroviaires de la Roya forment un Y, la moyenne-vallée étant reliée d'une part à l'Italie et de l'autre à la France. C'est à cette intersection que l'État français contrôle et refuse désormais l'accès à son territoire, non aux Italien·nes mais aux migrant·es venus d'Erythrée, du Soudan, etc. L'histoire de la Roya révèle une frontière nationale mouvante et dont la consistance est celle d'un faisceau de limites (agricoles, commerciales, administratives, policières...) qui chacune apparaissent et disparaissent, deviennent plus ou moins poreuses, et se superposent rarement (L. BARGEL).

Lucie BARGEL, *La fabrique frontalière des attachements politiques. Ethnographie historique de la vallée de la Roya (France-Italie, XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles)*, Aix-en-Provence, Karthala, 2019 ; Charles BOTTON, Michel BRAUN, *Le Col de Tende: De la route du sel à la route de l'Europe*, Breil-sur-Roya, Editions du Cabri, 1991 ; Paola CORTI, Ralph SCHOR (dir.), « L'émigration transfrontalière : les Italiens dans la France méridionale », *Recherches régionales*, vol. 36, n°132, 1995 ; Yvan GASTAUT, Yves KINOSSIAN, Marc ORTOLANI (dir.), *Fixer et franchir la frontière: les Alpes- Maritimes 1760-1947*, Milano, Silvana, 2016 ; Liliane PASTORELLI, *La Brigue*, Nice, Gamba, 1991.