LE REGLEMENT DES CONTENTIEUX FRONTALIERS DANS LES ALPES- MARITIMES AU COURS DES ANNEES 1950-1960

Stéphane MOURLANE
Aix-Marseille Université /UMR Telemme-MMSH

Depuis rattachement du Comté de Nice en 1860, les contentieux frontaliers n'ont jamais cessé, alimentant de manière récurrente la chronique locale et parfois les tensions entre la France et l'Italie[1]. Après la Seconde guerre mondiale, l'heure est à la célébration de l'amitié franco-italienne, même si celle-ci n'est pas exempte dans les années 1960 de malentendus dans la conception et les orientations des grands ensembles multilatéraux qui structurent la vie internationale[2]. Les questions qui concernent uniquement les rapports entre Paris et Rome ne sont pas considérées comme de même niveau que celles qui engagent l'avenir de l'Europe ou de l'Alliance atlantique. Elles ne relèvent toutefois pas seulement du domaine des questions techniques. Les interactions politiques y sont fréquentes. D'une part, leur traitement n'échappe pas toujours aux remous provoqués par l'évolution des grandes affaires internationales, en dépit des digues que tente d'établir la diplomatie française. Ces questions, aussi diverses soient-elles, ont néanmoins en commun de toucher aux relations de voisinage. Voies de communication, délimitation de frontière et droit de passage ou d'implantation constituent des résidus du contentieux franco-italien issu du traité de paix de février 1947[3]. Celui-ci est, en effet, largement apuré à la fin des années cinquante, mais certaines questions restent en suspens et leur règlement définitif apparaît d'autant plus nécessaire et urgent qu'il permet non seulement de clore un chapitre douloureux de l'histoire des relations entre les deux pays, mais aussi d'engager les populations, de part et d'autres de la frontière, vers des rapports de confiance, favorisant les échanges transnationaux.

● Le rétablissement de la ligne ferroviaire Nice-Cuneo

La question des voies de communication transalpine figure parmi les enjeux bilatéraux. La réalisation du tunnel du Mont-Blanc, inauguré en juillet 1965, constitue une mesure-phare en vue d'améliorer ces voies de communication entre la France et l'Italie[4]. La multiplication des déplacements transfrontaliers en hommes et en marchandises, ainsi que la volonté de désenclavement de certaines régions alpines conduisent toutefois à envisager d'autres liaisons ferroviaires ou routières entre les deux pays. Le projet de tunnel routier dans le Mercantour réclamé par les élus locaux de part et d'autres de la frontière - et soutenu timidement par le gouvernement de Rome - est rapidement abandonné en raison d'un coût jugé, à Paris, trop élevé[5]. Les discussions portent essentiellement sur deux axes : l'un au nord des Alpes, le doublement routier du tunnel sous le Fréjus, l'autre au sud, la ligne ferroviaire Nice-Cuneo qui influe directement sur les relations transfrontalières dans les Alpes-Maritimes.

Le traité de paix de 1947 prévoit le rétablissement de la ligne ferroviaire entre Nice et Cuneo dont une portion de 36 kilomètres, entre Breil et le Viève, au pied du col de Tende, a été endommagée au cours des bombardements de la Seconde guerre mondiale[6]. À la fin des années cinquante, les travaux n'ont toujours pas été réalisés[7]. Les pressions et les

---

[1] Voir *Les Alpes-Maritimes et la frontière. 1860 à nos jours*, Nice, Serre, 1992

[2] Stéphane Mourlane, « La France, l'Italie et la construction européenne de 1958 à 1965 : le temps des malentendus », *Relations internationales*, n°118, été 2004, p. 199-213

[3] Pierre Guillen, « Les relations franco-italiennes de 1943 à 1949 », *Revue d'Histoire diplomatique*, janvier-juin 1976, p. 112-160

[4] Stéphane Mourlane, « Le tunnel du Mont-Blanc : un projet à travers un siècle de relations franco-italiennes », in *Collection EDYTEM - Cahiers de géographie*, n°2, 2004, p. 111-118

[5] Dans les années 1980, le projet de relier Nice à Cuneo par les vallées du Var et de la Tinée ressurgit. Objet depuis de débats récurrents, ce tunnel n'a toujours pas vu le jour pour des raisons financières et plus récemment environnementales.

[6] La ligne a été ouverte en 1928 après que les travaux aient débutés en 1910 à la faveur du rapprochement franco-italien. Cf. Paul Guichonnet (dir.), *Histoire et civilisations des Alpes*, t. II, Toulouse, Privat, Payot, p. 255

[7] Sur de la période de l'après-guerre voir Gérard De Santos, José Banaudo, *Le Chemin de fer du col de Tende*, Menton, Éditions du Cabri, 1979, p. 90-99

interventions des milieux politiques et économiques locaux (parlementaires et élus des régions de Turin, Cuneo, Nice, Menton ; le conseil général des Alpes-Maritimes ; les Chambres de commerce ; les syndicats d'initiative et les groupements d'hôteliers) ne sont pas venus à bout des réticences gouvernementales. Ainsi, lors de la conférence de Santa Margherita, en février 1951, les ministres émettent un avis pessimiste sur l'intérêt économique de la ligne. Les Français, qui se fondent sur des rapports d'étude défavorables de la SNCF, sont les plus circonspects[8]. L'exploitation de la ligne Nice-Breil, reprise à la fin de la guerre, ne représente pour la société de chemin de fer française qu'un intérêt secondaire. En revanche, du côté italien, l'intérêt est plus marqué. L'exploitation de la ligne Cuneo-Limone apparaît, au cours de la même période, plus dynamique, à la faveur du développement des stations de sports d'hiver. Surtout, on envisage, à la suite de la reconstruction du tronçon endommagé sur le territoire français, de reconstruire le secteur entre Breil et Vintimille, ce qui permettrait d'établir une liaison directe entre le Piémont et la Ligurie occidentale.

Le ministre des Affaires étrangères, Pella, ne manque pas de rappeler à Debré et Couve de Murville, en mars 1959, l'intérêt du gouvernement italien pour ce projet[9]. Le 4 avril 1962, à Turin, Fanfani réitère l'expression de son intérêt pour cette question devant le général de Gaulle au cours d'une rencontre qui met en jeu l'avenir de l'Europe politique, ce qui apparaît indiscutablement comme le signe du caractère prioritaire accordé par Rome à ce dossier[10]. Du côté français, le projet n'est encore pas, à ce moment, l'objet d'une préoccupation politique ; il est abordé sous son aspect technique. Ainsi, autorise-t-on, au mois de septembre 1958, la SNCF à coopérer avec la société *Cuneo-Nizza*, chargée du projet du coté italien[11].

En mai 1962, le consulat à Turin fait le point sur les arguments en faveur de la voie ferrée Nice-Cuneo[12]. Il souligne que la liaison directe entre Nice et Turin mettrait ces deux villes à 212 kilomètres l'une de l'autre, au lieu de 281 kilomètres avec un changement à Savone. Il estime que « l'amélioration des communications entre un Piémont en voie constante d'enrichissement et les Alpes-Maritimes profiterait à l'économie des deux provinces ». En outre, remarque-t-il, le trafic des voyageurs entre la France et l'Italie n'a cessé de croître depuis la fin de la guerre. Enfin, Tende et La Brigue bénéficieraient « puissamment de cet accès vers le monde extérieur français et italien », mais finit-il « c'est sur ce point que l'on peut discuter de l'opportunité politique de la reconstruction ». L'appréciation est donc plutôt favorable, à l'exception de la question du rattachement, qui après plus de dix ans semble devoir rester sensible[13]. Néanmoins, l'argument tend à se dissiper et ne constitue pas un obstacle infranchissable. Les aspects financiers sont sans aucun doute plus préoccupants.

La nomination d'Eduardo Martino au poste de sous-secrétaire d'État aux Affaires étrangères, à la faveur d'un remaniement ministériel, en janvier 1963, relance le dossier. En

---

[8] Une commission d'experts nommés par les deux gouvernements présente également un avis défavorable en mars 1954. L'année suivante la commission des élus français et italiens pour l'étude des problèmes frontaliers développe un argumentaire en faveur de la ligne

[9] *Documents diplomatiques français*, 1959, t. I, n°174 p. 398 : compte rendu des conversations franco-italiennes, Paris, 19-20 mars 1959

[10] Archives du ministère des Affaires étrangère, Paris (ci-après AMAE), série Z Europe, Italie 1944-1970, vol. 371 : lettre de Maurice Couve de Murville à Francis Palmero, député des Alpes-Maritimes, 19 juin 1962

[11] Un rapport est rendu à la fin de l'année 1961 à la suite des contacts entre les services techniques des chemins de fer italiens et de la SNCF. Le montant des travaux est évalué à 23,6 millions de francs. AMAE, série Z Europe, Italie 1944-1970, vol. 371 : note de la direction des Affaires économiques et financière, Paris 16 juin 1962

[12] AMAE, série Z Europe, Italie 1944-1970, vol. 371 : note du consulat général de France à Turin, 10 mai 1962.

[13] Romain H. Rainero, « L'opinion publique italienne et l'annexion de La Brigue et de Tende à la France », *Cahiers de la Méditerranée*, n°62, juin 2001, p. 215-232

effet, ce Piémontais, député de la circonscription de Cuneo, est particulièrement attaché à la réalisation de la voie ferrée[14]. Il s'en entretient à chacune de ses rencontres avec l'ambassadeur de France en Italie Armand Bérard[15]. L'ambassadeur relève que Martino est animé par le souci de donner satisfaction à ses électeurs dans la perspective des prochaines élections. L'opinion demeure, il est vrai, mobilisée autour du projet. Ainsi, en février, les services municipaux de Cuneo organisent à l'initiative du maire de la ville, une journée de grève afin de soutenir la demande de reconstruction[16]. L'ambassadeur d'Italie à Paris maintient la pression en se rendant fréquemment au ministère des Transports, où il rencontre des fonctionnaires ainsi que le ministre, Marc Jacquet. Le 22 février 1963, au cours d'une conversation, ce dernier lui indique que la France ne participera pas à la gestion de la ligne, mais qu'il pourrait être possible qu'elle participe au financement des travaux à hauteur de 15 à 20 % du montant total[17]. Néanmoins, la SNCF continue d'exprimer des réserves et estime que la ligne sera déficitaire, tout au moins au cours des premières années, de deux à trois millions de francs par an[18]. Dans ces conditions, le gouvernement français ne suit pas l'avis du Jacquet et fixe sa participation à la somme forfaitaire de six millions de francs et la conditionne, à la demande du ministère des Finances, à la signature d'un accord apurant le contentieux financier franco-italien portant sur les emprunts italiens à option de change et à clause or[19].

Le sujet est évoqué longuement entre les ministres des Affaires étrangères à l'occasion de la visite en France du président Segni, en février 1964. Saragat et l'ambassadeur Brosio tentent d'obtenir une augmentation de la contribution financière française. Saragat fait remarquer qu'elle ne représente que « moins du dixième du montant des travaux de réparation, alors que [la ligne] comprend 86 kilomètres en territoire français et 59 en territoire italien et présente ainsi un intérêt commun aux deux pays »[20]. En fait, il souhaiterait que le gouvernement français prennent à sa charge un pourcentage des travaux de reconstruction et non pas une contribution forfaitaire. En retour, Wormser rappelle que la position française est surtout déterminée par la volonté d'aller au-devant des désirs italiens et que l'intérêt propre de ce projet n'est pas aussi élevé du côté français. Brosio ne peut qu'acquiescer : « Il est exact que la ligne Coni-Nice présente plus d'intérêt pour l'Italie que pour la France, car elle part d'Italie pour arriver en Italie[21], et constitue un débouché touristique pour notre pays ». Saragat ne désarme pas : « Il y a sûrement un intérêt français dans la reconstruction de cette ligne, qui présente un avantage considérable pour les Niçois ». Face à une telle insistance, Couve de Murville laisse entrevoir la possibilité de soumettre à nouveau le dossier au ministère des Finances.

---

[14] AMAE, série Z Europe, Italie 1944-1970, vol. 371 : télégramme n°s 22-23, Rome, 5 janvier 1963

[15] AMAE, série Z Europe, Italie 1944-1970, vol. 371 : dépêche, Rome, 24 janvier 1963

[16] AMAE, série Z Europe, Italie 1944-1970, vol. 371 : télégramme n°s 370-371, Rome, 15 février
L'année précédente, à l'occasion d'une réunion à Breil entre élus locaux français et italiens pour soutenir la reconstruction de la ligne, un certain nombre de municipalités des Alpes-Maritimes concernées ont également organisé une grève administrative d'une journée (*Le Monde*, 30 avril 1962)

[17] Archivio storico diplomatico, Roma (ci-après ASD), telegrammi 1963, vol. 22 : telegramma n°6298, Parigi, 25 febbraio 1963

[18] AMAE, série Z Europe, Italie 1944-1970, vol. 371 : note de la direction des Affaires économiques et financières, 8 février 1964

[19] AMAE, série Z Europe, Italie 1944-1970, vol. 371 : note de la direction des Affaires économiques et financières, 24 mars 1965

[20] AMAE, série Z Europe, Italie 1944-1970, vol. 393 : réunion des ministres des Affaires étrangères de France et d'Italie, Paris, 21 février 1964

[21] L'ambassadeur fait évidemment référence au trajet entre Vintimille et Cuneo

Finalement, la France ne modifie pas sa position sur le volet financier[22] et les négociations, qui reprennent en 1967, encore à l'initiative des Italiens,[23] aboutissent à la signature d'une première convention bipartite à Rome en juillet 1969[24] puis à l'accord officiel signé par Aldo Moro et Étienne Burin des Roziers, le 24 juin 1970[25] .

● La délimitation de la frontière

La question est plus sensible encore concernant les clauses territoriales du traité de paix de qui, déjà lors des négociations précédant la signature du traité en février 1947, a mis à rude épreuve les relations franco-italiennes[26]. Ce sont alors 709 km^2 de territoire qui sont devenus français en 1947, dont 413 km^2 dans le haut-pays niçois, plus particulièrement dans le massif du Mercantour dans les hautes vallées de la Tinée et de la Vésubie, dans la vallée de la Roya. Cette rectification frontalière a redonné à la France les communes de Tende et de La Brigue tandis que les communes d'Isola, Saint-Sauveur sur Tinée, Rimplas, Valdeblore et Saint-Martin de Vésubie, Belvédère, Fontan, Saorge et Breil sur Roya voient leurs territoires s'enrichir du report de la frontière sur la ligne des crêtes prévu par l'article II du traité de paix.

Le réchauffement des relations franco-italiennes, au cours des années qui suivent, a permis d'apaiser les tensions et, si certains problèmes demeurent en suspens, leur règlement est relégué à un niveau technique et confié à une commission de conciliation mixte présidée par un représentant d'un pays tiers, le juriste suisse Paul Guggenheim. Ainsi, la question des centrales électriques de la Roya est réglée sans difficulté : la France accorde à l'Italie des garanties jusqu'en 1961 pour la fourniture d'électricité à partir des centrales passées sous le contrôle d'Électricité de France. Mais comme la production ne suffit plus à la consommation transalpine, les Italiens se tournent vers d'autres ressources. De même, une convention règle sans grand débat, le 29 janvier 1952, le trafic frontalier sur la route entre Vintimille, Breil et Tende.

En revanche, les questions de droit de propriété sur les alpages et les forêts, les droits d'approvisionnement en eaux ou encore la liberté de transit pour les résidants locaux ne se règlent pas sans tensions[27]. Du côté italien, les habitants de la commune d'Olivetta San Michele, proche de Breil sur Roya, souffrent de la partition de leur territoire communal qui coupe le village des plantations d'oliviers, principale ressource locale. La proposition italienne de rectification du traité pour une surface de 300 hectares environ est approuvée en 1948 le ministre français des Affaires étrangères Georges Bidault. Toutefois, le Parlement refuse à Paris de ratifier l'accord. Le secteur d'Olivetta San Michele est donc aborné en août et septembre 1962 selon une application stricte des textes de 1947[28].

---

[22] Les négociations qui suivent précisent que la gestion de la ligne sera entièrement italienne sur le parcours Limone-Breil-Vintimille. Les travaux porteront sur la reconstruction de huit viaducs, la vérification des tunnels et l'électrification de la voie. AMAE, série Z Europe, Italie 1944-1970 : dépêche n°531/DE, Turin 21 décembre 1967

[23] ASD, telegrammi 1967, vol. 32 : telegramma n°20259, Parigi, 20 ottobre 1967

[24] AMAE, série Z Europe, Italie 1944-1970, vol. 371 : télégramme n°s 1269-1272, Rome, 7 juillet 1969

[25] La ligne est remise en service en 1979. Cf. Gérard. De Santos, José Banaudo, *op. cit.*, p. 103 *sq*. Voir texte de la convention : JORF, 17 avril 1974, p. 4158. Voir aussi Catherine Mestre, « L'avenir de la desserte ferroviaire des Alpes du Sud : entre désenclavement et tourisme », *Méditerranée. Revue géographie des pays méditerranéens*, n°107, 2006, p. 93-100

[26] Pierre Guillen, « Les revendications territoriales françaises contre l'Italie à la fin de la Seconde Guerre mondiale » in *Enjeux et puissances. Pour une histoire des relations internationales au XXe siècle. Mélanges en l'honneur de Jean-Baptiste Duroselle*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1986, p. 271-282

[27] A.L. Sanguin, « La bordure franco-italienne des Alpes-Maritimes ou les conséquences de la modification d'une frontière internationale », *Méditerranée*, n°1, 1983, p. 21

[28] AMAE, série Z Europe, Italie 1944-1970, vol. 422 : note de la sous-direction d'Europe méridionale, 1er août 1963

Du côté de la Brigue, la partition en trois communes en 1947 (La Brigue côté français, Briga Alta et Realdo Triora) a pour conséquence de bouleverser l'économie pastorale locale fondée sur la transhumance et de troubler les droits d'accès et de propriété des alpages et des bois[29]. A cause la nouvelle frontière, la commune de La Brigue manque de pâturages d'été suffisant et, inversement, les deux communes italiennes ont des alpages de printemps et d'automne trop limités. L'arbitrage international rendu en 1952-1953 aboutit à un compromis: les troupeaux italiens obtiennent un droit de pacage de printemps et d'automne situé sur la commune de Tende et pour ceux de Realdo Triora sur la commune de la Brigue. En retour la commune française reçoit 850 des 1500 parts des droits communaux de l'ancienne La Briga. En outre, tous les autres bois sont placés en zone indivise (La Brigue reçoit 50% des recettes des coupes). L'équilibre apparent de cet accord ne doit pas masquer l'insatisfaction et parfois la rancœur des populations locales obligées de rompre avec des traditions séculaires. Le règlement de la question complexe du droit d'utilisation des sols ne relève donc pas seulement d'une approche juridique dans une logique étatique.

Plus au Nord, le litige frontalier de Clavières dans le Briançonnais met en jeu indirectement des intérêts propres à la zone frontalière des Alpes-Maritimes. Le tracé de la frontière défini par le traité de paix a séparé en deux la commune italienne de Clavières, donnant à la France quelques maisons en ruine de la localité proprement dite, ainsi qu'un hôtel et les terrains de sport de cette station touristique. Par l'accord Bidault-Quaroni de 1948, la France devait restituer à l'Italie cette partie. Après le refus par le Parlement français de ratifier cet accord, le gouvernement italien intervient pour que la barrière française de contrôle de police soit reculée en-deçà de la partie française de cette localité, solution visant à rétablir la continuité communale. Mais la France s'y oppose puisque l'adoption d'une telle solution aurait conduit à astreindre les ressortissants français à un contrôle pour se rendre en territoire français.

Une commission mixte étudie alors une nouvelle délimitation de la frontière. Selon un avis émis par consul général de Turin, en décembre 1961, le moment est venu de mettre fin à « une situation anormale qui ne correspond pas aux rapports confiants et profitables existants entre la France et l'Italie »[30]. Pierre Le Nail est convaincu qu'il faut abandonner la partie française de la commune à l'Italie. C'est aussi le point de vue de la délégation française, dirigée par le général des troupes de montagne Courtiade, qui prévoit un tracé reconstituant l'unité de la localité. Tout semble arrangé au milieu de l'année 1965. Toutefois, l'accord qui rétrocède 9 hectares de la commune de Clavières, n'intervient que le 28 septembre 1967, à la suite d'un échange de lettres, et entre en vigueur en 1970[31]. Ce délai est en effet dû à la subordination, du côté français, du règlement définitif de cette affaire à un arrangement sur l'utilisation des eaux de la Roya pour la ville de Menton[32]. Or, sur cette dernière affaire, les Italiens tergiversent en multipliant les études sur les effets pour les communes italiennes d'un tel prélèvement en période de sécheresse[33]. Les délégations italienne et française, réunie à Rome en juin 1966 – c'est au cours de la même réunion qu'un accord est trouvé pour le tunnel du Fréjus – échangent leurs points de vue sur le projet[34]. La délégation italienne indique

[29] S. De Poorter, « La frontière de 1947 et le partage des biens communaux frontaliers 1947-1963 » in *Les Alpes-Maritimes et la frontière*, Nice, Serre, 1992, p. 95-126

[30] AMAE, série Z Europe, Italie 1944-1970, vol. 306 : dépêche n°596/EU, Turin, 15 décembre 1961

[31] AMAE, série Z Europe, Italie 1944-1970, vol. 305 : note de la sous-direction d'Europe méridionale, 27 août 1968. Voir pour le texte de l'accord : JORF, 1er janvier 1974, p. 23

[32] ASD, telegrammi 1965, vol. 23 : telegramma n°21270, Parigi, 23 luglio 1965

[33] AMAE, série Z Europe, Italie 1944-1970, vol. 369 : note de la direction des Affaires économiques et financières, 14 février 1966

[34] AMAE, série Z Europe, Italie 1944-1970, vol 371 : procès-verbal d'une réunion entre une délégation française et italienne, Rome, 23-26 juin 1966

qu'elle aurait préféré qu'un arrangement entre les deux communes fixe les conditions générales de construction d'exploitation et de contrôle, avant l'approbation d'une convention intergouvernementale qui devrait préciser les engagements des deux gouvernements, étant entendu que la ville de Vintimille serait seule responsable devant l'administration italienne, en vertu de la concession qui lui serait accordée pour cinquante ans. La délégation française estime, au contraire, qu'une concession de durée limitée ne permet pas de résoudre cette affaire et désire une cession irrévocable d'une certaine quantité d'eau à la ville de Menton. Du point de vue français : ou bien la ville de Menton participe au financement de la construction et de l'exploitation des ouvrages en accord avec la ville de Vintimille ou bien l'eau serait rendue à la frontière à un prix forfaitaire. Quoi qu'il en soit, la délégation française déclare qu'une solution est urgente. Finalement, une convention est signée, le 28 septembre1967, comme pour Clavières, signe évident du lien étroit entre les deux affaires[35]. Pour la France, la réussite de l'une conditionne celle de l'autre dans le cadre d'une négociation transactionnelle.

● Conclusion

En définitive, comme l'écrit le représentant français à la commission de conciliation en janvier 1967, le règlement de l'ensemble des questions frontalières s'impose car « si elles n'altèrent pas les relations des deux pays au niveau des rapports gouvernementaux, elles n'en sont pas moins à l'origine des frictions et des incidents parfois irritants sur le plan local et régional »[36]. Par delà les malentendus multilatéraux, il convient de donner du corps à une amitié italienne rappelé symboliquement et solennellement lors des visites officielles[37]. En outre, l'aplanissement des litiges frontaliers sert les intérêts économiques de deux pays devenus, avec la mise en place du Marché commun, de très étroits partenaires commerciaux[38]. Les régions frontalières tirent d'indéniables bénéfices de l'accroissement de ces échanges et plus largement de rapports de voisinage exempts de contentieux[39]. Certes, le développement apparaît déséquilibré et profite surtout au versant français[40], il reste que les règlements des années 1960 ouvrent la voie au développement d'un espace transfrontalier franco-italien que favorisent les politiques de coopération et l'intégration européenne[41].

---

[35] L'accord entre en vigueur le 14 octobre 1972. (JORF, 17 avril 1974, p. 4160)
À noter que l'examen des deux textes par L'Assemblée nationale prévu le 30 mai 1968 est reporté en raison des événements qui secouent la France. (AMAE, série Z Europe, Italie 1944-1970, vol 422 : note de la sous-direction d'Europe méridionale, 27 août 1968)

[36] AMAE, série Z Europe, Italie 1944-1970, vol. 423 : lettre de M. Périer de Feral à la sous-direction d'Europe méridionale, 6 janvier 1967

[37] Stéphane Mourlane, « Une manifestation de l'ambivalence des rapports franco-italiens : la visite officielle du président Segni à Paris », in *Recherches régionales*, n°187, 2007, p. 120-127 et « Le voyage officiel en Italie du général de Gaulle (23-27 juin 1959) : de l'usage du rite et du mythe en politique étrangère », *Cahiers de la Méditerranée*, n°77, décembre 2008, p. 95-107

[38] F. Roussel, « Les échanges franco-italiens et le Marché commun », *Revue du Marché commun*, n°35, avril 1961, p. 159-160

[39] Institut européen des hautes études internationales, *La région franco-italienne des Alpes méridionales. La coopération transfrontalière*, Nice, Presses d'Europe, 1976 et Guy Michaud, Jean-Pierre Jardel (dir.), Tourisme et développement: Côte d'Azur / Riviera dei Fiori, Nice, Presses d'Europe, 1979

[40] A.L Sanguin, *op. cit*, p. 23-24

[41] Jean-Pierre Darnis, « Francia-Italia : relazioni bilaterali, strategie europee /France-Italie : relation bilatérale, stratégies européennes", *Quaderno IAI n°23*, Rome, avril 2005