

L'homme-frontière.

Le douanier dans les montagnes des Alpes Maritimes (1860-1980)

GILI Eric

Professeur d'Histoire Géographie au Collège de la Vésubie
Chandolent@gmail.com

La figure du douanier n'est pas inconnue des populations du Comté de Nice au moment de l'Annexion française de 1860.

Car en effet, le ci-devant Comté accueillait déjà des agents du Fisc Royal, installés essentiellement à Nice pour assurer la surveillance du Port Franc, longtemps seul débouché des états de Savoie sur la mer¹. D'autres agents surveillaient au même moment le cours du fleuve Var et de son affluent de l'Estéron qui formaient frontière avec la France². De manière plus anecdotique, les agents de l'État se retrouvaient parcourir les sommets des Alpes niçoises jusqu'où s'étendent les limites de la zone d'exemption fiscale du Port Franc³. Ils étaient sensés contrôler le commerce des denrées soumises aux gabelles qui, en franchissant les montagnes, traversaient des frontières fiscales intérieures.

L'intégration à la nouvelle nation française modifia profondément l'organisation des douanes de l'ancien Comté de Nice, et de fait, la perception qu'en avaient les populations locales. Le Traité d'avril mettait immédiatement en place un nouveau réseau de brigades territoriales, installées dans toutes les vallées : à Saint-Dalmas le Selvage, Saint-Étienne de Tinée, (un bureau était installé à Isola) Saint-Sauveur sur Tinée, Saint-Dalmas Valdeblore pour la Tinée ; à Saint-Martin-Vésubie et Roquebillière pour la Vésubie ; à Sospel pour la Bévéra ; à Breil et Saorge (puis Fontan) pour la Roya. L'ensemble était complété par des postes plus ou moins régulièrement gardés, qui s'égrainaient le long des vallées et vallons qu'il convenait de surveiller.

Après s'être déplacée jusqu'aux nouvelles limites septentrionales et orientales du nouveau département des Alpes-Maritimes⁴ faisant face à l'Italie, « l'invention de la frontière » avait eu pour conséquence de mettre en relation les populations du mentonais et des vallées niçoises avec le fonctionnaire qui matérialise le mieux la nouvelle nation et ses frontières : le douanier.

Son premier rôle : surveiller les circulations

Désormais, cet « Homme-frontière », marque le paysage de sa présence, de sa silhouette et parfois de son ombre, donnant aux populations la possibilité d'une rencontre quotidienne avec ce nouvel acteur de la montagne.

Pour les populations alpines, les rapports avec l'Administration des douanes n'ont jamais été simples.

Celle-ci était perçue avant tout comme une nouvelle contrainte qui pesait sur la vie quotidienne des habitants. Jusqu'alors, ils étaient habitués, malgré les difficultés liées au relief de montagne, à une libre circulation sur l'un et l'autre des versants. La présence des fonctionnaires du Fisc est ressentie comme une restriction aux libertés immémoriales, même si au final les populations qui fréquentaient directement ces lieux sont peu nombreuses.

En temps de paix, il s'agissait pour l'essentiel de commerçants et de bergers, parfois de quelques voyageurs amenés à traverser les Alpes pour des raisons le plus souvent familiales, parfois politiques, ou encore religieuses quand ils fréquentaient les sanctuaires d'altitude...

La nouvelle frontière multipliait le nombre des acteurs potentiels de ces transferts. Elle avait créé une nouvelle obligation pour les populations riveraines qui avaient vu une partie de leurs biens fonciers séparés de leur territoire communal. La frontière traversait plusieurs communes, laissant la partie amont désormais en Italie. C'est le cas pour les habitants de 6 d'entre elles, de la Vésubie et de la Tinée : Belvédère, Saint-Martin-Vésubie, Valdeblore, Rimplas, Saint-Sauveur sur Tinée et Isola).

Carte 1 : Les six communes concernées par la perte d'une partie de leur territoire communal

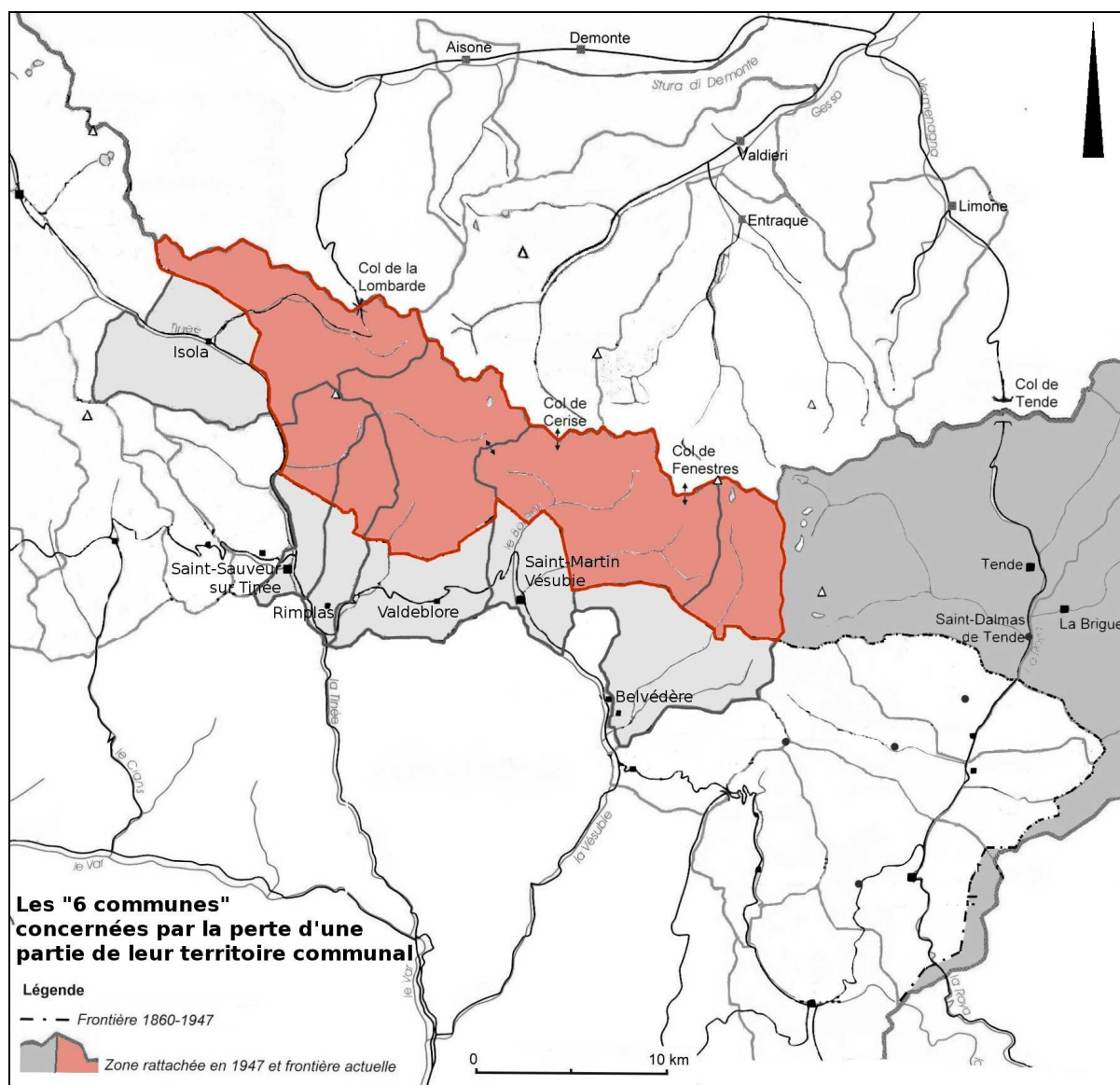
1 TRESSE René « La contrebande maritime du port de Nice au début du XIXe siècle », in *Annales ESC*, n° 2, 1964, pp. 225-236 et plus récemment BOTTIN Michel « Les franchises douanières du pays niçois », in *Cahiers de la Méditerranée*, n° 18, 1979, pp. 37-49, et « Commerce et port franc », in *Nice Historique*, 1998, pp. 109 et du même pp. 111-119 « Le Tribunal de Commerce de Nice. Notes et réflexions à propos d'un anniversaire, 1448-1998 »

2 THOMASSIN Philippe « Contrebande et tracasseries douanières dans les Alpes-Maritimes (1814-1860) », in *Histoires d'une frontière*, Actes du Colloque de Puget-Théniers 9-11 octobre 2009, 2010, pp. 165-174

3 DEPUIDT Élodie et GILI Éric « Douane et douaniers dans le Haut Pays niçois, 1860-1940 », in *Patrimoines du Haut Pays*, n° 8, 2007, pp. 54-103

4 GILI Éric « En deçà de la frontière : les douaniers et la surveillance au quotidien dans le Haut Pays niçois (1940-1980) », in *Histoires d'une frontière*, Actes du Colloque de Puget-Théniers 9-11 octobre 2009, 2010, pp. 175-188

GILI Éric « Jean-François FERRIER, douanier à Roquebillière », in *Lou Sourgentin*, n° 180, février 2008, pp. 26-27



D'autres acteurs pouvaient être concernés par cette nouvelle partition, comme les exploitants forestiers qui obtenaient les coupes sur ces communes – du moins jusqu'à ce que le régime italien fasciste ne s'en réserve l'exploitation.

Des fonctionnaires dont le service ne pouvait s'effectuer qu'en empruntant les voies transfrontalières y circulaient également. C'est le cas de la poste du hameau de Mollières. Le courrier destiné à ses habitants devait transiter par Saint-Sauveur sur Tinée avant d'y être acheminé. Il donnait lieu à un important trafic, faisant du « facteur » l'organisateur d'une contrebande régulière⁵.

Ce sont aussi, ou souvent selon les périodes, des passages d'immigrés clandestins. Pour les périodes anciennes, il s'agit généralement de bûcherons et autres travailleurs du bois tels que les scieurs... comme ce fut le cas pour les fameux « Géants (H)UGO », mondialement connus, originaire de Vinadio, dans le proche Piémont. « Bêtes de scènes » à cause de leur taille hors normes, ils sont l'objet d'une importante promotion par la diffusion de cartes postales portant mention de « Saint-Martin-Vésubie », lieu sans doute plus connu.

La zone frontière, c'est enfin et surtout le territoire des contrebandiers, dont l'activité se trouvait démultipliée par la présence de la frontière. Une contrebande « de fourmi » comme l'appelle l'Administration des Douanes, « à dos d'homme » puisqu'il n'y existe aucune voie carrossable.

La montagne, et désormais la frontière, sont effectivement parcourues de manière sinon quotidienne, du moins très régulièrement. Ces personnes sont tout naturellement confrontés aux douaniers.

Faire preuve d'adaptabilité

« L'Homme-frontière » est un personnage qui peut se caractériser par sa capacité à évoluer au grès des circonstances, même si la transformation la plus spectaculaire l'a été depuis le ½ siècle dernier. C'est déjà vrai

⁵ DEPUIDT Élodie et GILI Éric *Op. Cit.*

pour le douanier au temps de l'Annexion et jusqu'aux années 1960, parcourant les montagnes de l'ancien Comté de Nice, avant que les brigades ne soient repliées plus en aval, sur Plan du Var, puis définitivement sur la Côte et l'aéroport de Nice au début des années 1980. Dans les faits, le travail du douanier joignait la multiplicité des situations à une importante activité sur le terrain, de jour comme de nuit, dans les ambiances climatiques souvent incertaines telles qu'elles peuvent l'être en montagne.

En premier lieu, qui sont ces premiers douaniers qui s'installent sur la nouvelle frontière, à partir du mois d'avril 1860 ?

Ils répondent à deux origines différentes : tout d'abord les douaniers sardes qui ont demandé à devenir français et à conserver les privilèges de leurs carrières dans l'espoir de l'améliorer en faisant confiance aux promesses faites par l'administration impériale. Ils sont minoritaires parmi les fonctionnaires en poste. Les douaniers du nouveau département des Alpes-Maritimes sont majoritairement français. Ils doivent s'y installer à la suite d'une mutation le plus souvent subie.

Les transfuges sardes ne représentent qu'une cohorte de 15 sous-brigadiers. Ils s'agit d'un choix de leur part, d'une démarche volontaire. La faiblesse de l'échantillon peut s'expliquer par le fait que certains douaniers en poste dans le Comté n'en étaient pas originaires et n'avaient donc pas forcément d'intérêt à devenir français. Inversement, nous connaissons le cas, bien que tardif (1872), de Joseph VERRANDO, né le 16 novembre 1826 à Vintimille⁶, qui demande sa naturalisation française, comme le lui permet encore la loi du 12 février 1861 en argumentant qu'il a séjourné à Nice depuis plus de 20 ans. Devenant français, il conserve sa fonction de douanier.

Si ce court échantillon ne permet pas une analyse statistique satisfaisante, notons simplement que 9 individus ont pu conserver leur grade alors que 6 l'ont perdu. Ce transfert ne s'est pas réalisé automatiquement, car il était nécessaire de passer un examen pour assurer la conservation du grade. Il se déroulait directement dans les brigades, avec comme préalable de connaître le français, puis l'essentiel des lois et procédures. Si certains n'ont pas été retenus, ce fut d'abord parce qu'ils refusèrent ou ne se présentèrent pas à l'examen. C'est le cas de l'ancien brigadier des Douanes Sardes François ALBERTERI, entré dans cette administration en 1847, nommé à Saint-Martin-Lantosque (Vésubie) en 1861. Le transfert leur était dans tous les cas avantageux. Même rétrogradés au rang de simple préposé, l'ancien brigadier sarde connaissait une sensible augmentation de traitement, d'environ 40 % de son ancien traitement qui correspondait à un grade supérieur. Mais l'amour-propre pouvait ne pas toujours s'en satisfaire...

Les Français, justement, ne sont guère plus nombreux, environ 70 individus, qui s'installent dès 1860 dans les villages des différentes vallées. Leur arrivée ne posent généralement pas de problème, si ce n'est pour le capitaine ROUX à Isola, dont j'ai pu par ailleurs relater le cas exceptionnel⁷.

À la veille de la deuxième Guerre mondiale, leur nombre a sensiblement augmenté. Il est passé à 104 agents en ne prenant en compte que les 10 villages de cette étude. La Roya, à elle seule, concentre 59 agents (56 %), auxquels nous pouvons ajouter les 12 de la Bévéra, soit les 2/3 de l'effectif de la montagne niçoise. Cette zone forme bien le passage principal du trafic, à cause de ses caractères enclavé et routier, reliée directement à la France par l'axe unique de l'ancienne *Strada Reale* par Sospel.

L'analyse des origines géographiques des douaniers démontre qu'elle a, elle aussi, évolué assez rapidement, à l'échelle d'une seule génération. Dès 1880 apparaissent, si l'on fait abstraction des transfuges de 1860, les « premiers » douaniers français originaires de l'ancien Comté de Nice en poste dans la montagne niçoise. C'est le cas pour le brigadier Jean GILLI, le préposé Alexandre DALMAS, du sous-brigadier PLENT... dans les années 1890 en poste à Saint-Sauveur sur Tinée, et de bien d'autres dans les autres brigades ; juste avant la Grande Guerre nous retrouvons le préposé MALAUSSENA, quelques années plus tard le préposé CORNILLON ou encore Paulin RICHIER. Le phénomène ne se dément plus, au moins jusqu'à la génération née après la dernière guerre.

Le prisme de la famille renforce cette tendance. Avoir un douanier dans la famille incite souvent à embrasser la carrière. Les cas sont nombreux, comme avec les LIPRANDI père et fils douaniers à Saorge, ou encore les FERRIER oncle Joseph André et neveu Jean-François à Saint-Martin-Vésubie...

Le modèle est à rapprocher de celui connu dans d'autres régions où l'intégration dans la douane participe d'une véritable stratégie familiale. C'est le cas pour la Corse. Le douanier corse a pu paraître le stéréotype de la profession. Nous les retrouvons aussi dans les montagnes niçoises, avec le sous-lieutenant FILIPPI⁸ à Fontan en 1887 ; le sous-lieutenant Joseph COGGIA « arrivé de Corse d'où il est originaire... sans doute fils d'un ancien préposé des Douanes » dit-on dans sa fiche personnelle, selon le témoignage du maire de Saint-Martin-Vésubie en 1900 ; le sous-brigadier SANTUCCI à Saint-Sauveur sur Tinée dans les années 1910 ; ou encore avec du lieutenant LUIGI à Roquebillière dans les années 1950-1960...

⁶ Archives familiales

⁷ DEPUIDT Élodie et GILI Éric *Op. Cit.*

⁸ ADAM, dossiers personnel : Sébastien FILIPPI né à Pietracorbosa (Corse)

Représenter un modèle pour les sociétés

« Homme-frontière », premier rempart de la République, le douanier se présente également sur le plan politique comme un modèle mis en avant par le régime. Il est, selon les cas, bon ou mauvais à suivre, même si la fonction devrait théoriquement lui imposer une certaine neutralité.

Ce n'est pas le cas pour le capitaine ROUX déjà rencontré, ni pour le receveur Édouard Pierre SAISSY qui, dit-on, a « manifesté de l'hostilité ou du moins de l'indifférence lors des dernières élections du Conseil municipal », à Fontan ; ou encore du sous-brigadier VERANI, toujours de Fontan, allant jusqu'à insulter les élus locaux en les traitant de « brigands et de porcs » ; du lieutenant DIGNAC de Fontan – cas extrême rencontré – ni même du capitaine Albert BOULANGER, en poste à Saint-Martin-Lantosque entre 1885 et 1887, qui « n'hésite pas à clamer la 'guerre à la Monarchie et à l'Empire' selon le rapport disciplinaire annuel. Ce qui n'est visiblement pas trop mal vu de sa hiérarchie, et pose moins de problème que la confrontation directe avec le monde politique local.

Plus généralement, l'Administration s'inquiète de l'attitude politique de leurs officiers et sous-officiers, attendant d'eux qu'ils professent un modèle « républicain irréprochable », celui du « bon fonctionnaire républicain tout à fait désintéressé des luttes intestines ». Indications qui ne peuvent que souligner l'attention qu'y porte la hiérarchie. L'avis professé par l'officier du poste laisse imaginer le poids moral qu'il pouvait exercer sur ces hommes, mais aussi sur la population, comme détenteurs d'une autorité publique d'État dans des villages récemment annexés par la France.

C'est le vœu du Gouvernement, qui voit dans le douanier un modèle de vertu pour la Patrie. Modèle de probité, d'honnêteté, et tout simplement de vie, face aux rudes montagnards de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle dont nombreux sont encore ceux qui ne parlent pas, ou mal, le français.

Avoir une connaissance intime du territoire

« Homme-frontière », l'image du douanier tient également à sa présence constante sur le terrain. Le métier est éprouvant, d'une rudesse encore accentuée par le caractère montagneux des secteurs à surveiller. Il n'est pas rare que des missions débutent dès 3 h du matin, afin d'être en place sur les lieux désignés pour les factions dès 5 h, avant que le jour ne se lève, pour pouvoir surprendre les contrevenants.

À défaut de journal illustrant la vie quotidienne de tous les bureaux, les registres des événements de la brigade de Saint-Sauveur sur Tinée nous permettent de suivre les pérégrinations des agents. Les exemples sont légions, comme le 14 mars 1902, quand le sous-brigadier Antoine RAYNAUD accompagné du préposé Antoine RAYMOND se rendent au point dit « La Forêt du Villard » sur la commune de Saint-Sauveur sur Tinée pour se positionner en observation. En 1905, les douaniers sont en service au lieu-dit « le Rocher Noir », toujours sur la commune de Saint-Sauveur sur Tinée. En 1907, le service d'embuscade doit se rendre au « Rocher de la Loutre » puis se positionner en station à la cabane dite « du Tunnel de Laghet ». En 1909, nous retrouvons les douaniers en service sur les hauteurs de la Teglia. En 1911, en service au pont de Mollières, levant l'embuscade à 1 h du matin. En 1913, en service à Pont de Paule, ou dans la forêt de Valabres. En 1914, à la limite 90, sur l'extrême frontière...

L'action du douanier a lieu face à la frontière, dans un secteur déterminé pour chaque brigade. Chacune d'entre elles possède un document tenu au secret, la carte-penthière, qui sert avant tout à connaître le terrain.

Il est généralement admis que les points portés sur la carte, dressée au 25 000^e, ne correspondent qu'en partie à la réalité du terrain, afin d'éviter les fuites ; et qu'un code oral s'échange entre les agents de la Douane afin que ne soit pas connu l'objectif des missions.

Il m'a été possible de retrouver deux de ces cartes penthières : celle de Saint-Étienne de Tinée réalisée par le brigadier-chef ARZIÉRI en mai 1951 et conservée à la Direction régionale de Nice, et celle de Roquebillière, sous forme de calque copié à l'époque de la fermeture de la brigade. Ces plans sont divisés en zones, elles-mêmes numérotées - de 1 à 24 pour la penthière de Saint-Étienne.

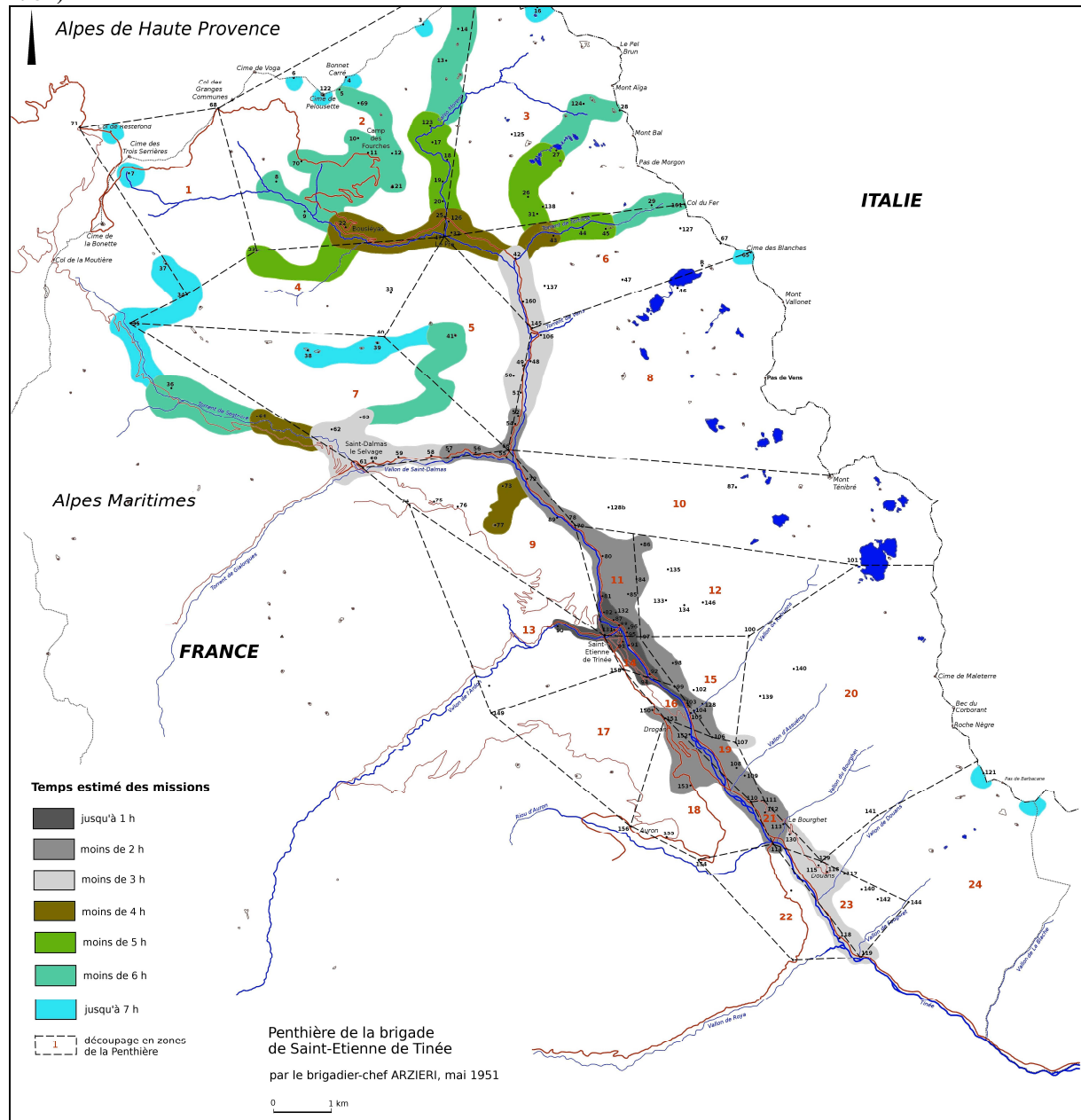
Les documents, manuscrits, sont d'une précision remarquable. Celle de Saint-Étienne fait état d'une série de 163 points identifiés par des toponymes le plus souvent reconnaissables, même si la francisation des noms actuels donne parfois de curieuses occurrences. La confrontation du document avec la théorie des « codes secrets » pose la question de la fiabilité et de la précision de la source. Le report des différents points sur la carte IGN 25 000^e démontre que seuls 4 posent problème, ce qui nous permet de conclure avec assurance à l'exactitude des lieux retrouvés.

Le système de surveillance débute au Bureau des Douanes installé à la sortie nord du village. Il se développe de manière concentrique à mesure que l'on s'éloigne du village en suivant les vallées. La penthière nous précise également une partie des temps de transit nécessaires pour atteindre les points concernés. Les plus proches sont à quelques minutes seulement du Bureau (comme le Pont du Ténibré à moins d'¼ d'heure), alors que le plus éloigné se situe plus de 6 h (comme le Pas de Barbacane, à 6 h ½), et même à 7 h de marche (pour la Cime de Pelousette).

À moins de 2 h se situe un premier espace au cœur de la vallée de la Tinée depuis le hameau du Bourghet au sud jusqu'à l'entrée du vallon de Saint-Dalmas le Selvage au nord. Une heure de plus est nécessaire pour atteindre le

vallon du Fougeret, partie la plus méridionale du secteur. Au nord, Saint-Dalmas et la mescla de la passerelle Ferrerette.

Carte 2 : Penthière de la brigade de Saint-Étienne-de-Tinée (établie par le brigadier-chef Arziéri, mai 1951)



Au-delà débutent les missions plus longues, qui amènent les agents à parcourir la haute montagne jusqu'à la Pointe des 3 Évêchés au nord, sur « l'Extrême frontière », La Bonette et le col de Restefond à l'ouest. Les détachements de trois jours sont courants l'été, généralement au rythme d'une fois par semaine. Les agents sont alors obligés de s'équiper et de transporter à dos d'homme le chalit d'embuscade (chaise longue portable) complété par leur sac de couchage en peau de mouton retournée cousues par les épouses attentives⁹. Dans la haute Tinée, les missions sont renforcées par l'installation, en 1931¹⁰, du poste estival du Camp des Fourches¹¹, afin de rendre permanente la surveillance de cette zone grâce à l'action d'un sous-brigadier et de trois préposés. Ce personnel permet une action continue par équipe de deux. Cette création n'est pas isolée et correspond à une attention géopolitique soutenue face à l'Italie. À la même période est installé un autre camp estival sur un site

⁹ Témoignage Joséphine FERRIER, 1999

¹⁰ Décision administrative du 28 mai 1930

¹¹ MATHIEU A. *Histoire des Douanes de la Tinée*, Archives de la Direction régionale de Nice, 1981

militaire majeur du Haut Pays, celui de la Redoute de la Pointe des 3 Communes, dans le massif de l'Authion¹². Ces installations indiquent la volonté de se rapprocher d'éventuels lieux de passage, de fraude, et de se prévaloir de tentatives d'espionnage...

Avoir une connaissance intime des populations

Préposés et brigadiers ont « une activité constante qui permet à la Douane de s'imposer progressivement dans les esprits »¹³. Leurs sorties quotidiennes sur le terrain les amènent à tisser un important réseau de connaissances. Cette proximité du terrain et la familiarité entretenue avec les habitants sont à l'évidence des atouts dont le douanier sait user et jouer. Une part importante de son activité consiste à collecter des informations. À partir des données échangées entre agents, l'officier (ou sous-officier, le brigadier) dirigeant la brigade organise les missions du douanier. Un point de stationnement lui est assigné pour une durée pouvant parfois excéder les 10 h de faction. Il peut également ou parallèlement assurer des circulations pour réaliser les surveillances qui lui sont demandées.

Cette proximité s'exprime parfois par une sorte de respect qui lie douaniers et contrebandiers. L'anecdote vaut pour d'autres. Lors d'une embuscade qui semble avoir eu lieu dans le vallon de la Gordolasque, le dénommé GIORDAN tente de s'échapper du piège tendu par les douaniers. Le lieutenant LUIGI, n'ayant pu le saisir, le prend en chasse, tire en l'air pour l'intimider, mais ne semble pas véritablement désireux de l'arrêter, et lui crie « prend en bas, je prends en haut... », lui laissant ainsi la possibilité de s'enfuir¹⁴.

Un douanier aux multiples facettes

Aujourd'hui, alors que la haute silhouette de « l'Homme-frontière » a disparu, que reste-t-il de la présence de la Douane dans les montagnes niçoises ? Quelques témoignages, mais surtout un petit patrimoine délaissé, celui des baraques et chalets-abris qui ont été construits et entretenus régulièrement par les agents en activité. Un exemple nous a permis de restituer l'histoire du chalet-abris de Nautès, sur la commune de Belvédère. La carrière du douanier Jean-François FERRIER nous permet de reconstituer cette activité dévolue aux agents des brigades alpines après la rectification de la frontière de 1947. Les 90 récompenses reçues durant sa carrière s'égrainent sur plus de 30 ans, entre 1932 et 1963. Elles mettent en évidence les moments importants de sa vie professionnelle. Un classement thématique fait apparaître les nombreuses particularités afférentes à sa fonction : c'est bien « l'Homme-frontière » qui apparaît tout d'abord, protégeant le territoire national de l'intrusion tant des marchandises prohibées que de celle des individus ; mais son portrait ne se limite pas à cela. Le douanier est aussi au service des autres. Nous le retrouvons pompier, sauveteur et montagnard, mais aussi bâtisseur...

Jean-François FERRIER avait déjà aidé à l'édification d'un chalet-abri en haute montagne en 1956 mais je n'ai pu localiser précisément le lieu de cette construction. Quelques années plus tard, en 1960, il reçoit 3 Encouragements¹⁵ pour la remise en état de la cabane-abri du carrefour Giraud ; puis 1 Témoignage de Satisfaction, récompense supérieure, pour avoir réalisé promptement l'adduction d'eau du chalet de Nautès Supérieur en 1958 et terminé sa construction en 1961 avec 2 Encouragements ; enfin un nouveau 1 Témoignage de Satisfaction en 1963 pour avoir participé à la construction du chalet-abris de Saint-Grat dans la Gordolasque, venant couronner une véritable œuvre de bâtisseur. Le chalet de Nautès nécessita de longues semaines de travail, dans des conditions particulières d'éloignement. Le douanier y partait la semaine entière, et ne redescendait au village de Roquebillière qu'en fin de semaine. Les travaux se sont déroulés durant tout l'été, et furent récompensés plus concrètement encore qu'avec des récompenses administratives par le paiement d'heures supplémentaires largement effectuées¹⁶. La solidarité inhérentes aux douaniers se retrouvaient dans pareilles entreprises. Le chalet-abris fut érigé par les douaniers FERRIER, GARNIER, Maïssa et LUIGI, auxquels venaient s'adjoindre de temps à autres les collègues de la brigade de Saint-Martin-Vésubie, KELLOUD, GUILLON et PEROTTI...

Plus encore que l'œuvre bâtiesse du douanier, il se caractérise par la rapidité de son action et son dévouement face aux catastrophes qui touchaient les populations montagnardes. Hommes de terrains, les douaniers sont souvent les premiers à déclencher les alarmes et à se porter au secours d'éventuelles victimes.

Les exemples sont nombreux, agissant lors de déclenchement de feux de forêt comme pour celui de Roure quand le préposé GRAC déclenche les secours, en 1868. Ou pire encore lors du glissement de terrain de Roquebillière en novembre 1926, quand l'une des premières personnes à se porter au secours des sinistrés, malgré les risques et « n'ayant pratiquement rien sur lui », fut le préposé Marius GRAGLIA, agissant alors que sa propre maison menaçait ruines.

¹² DEPUIDT Élodie et GILI Éric *Op. Cit.*

¹³ *Idem*

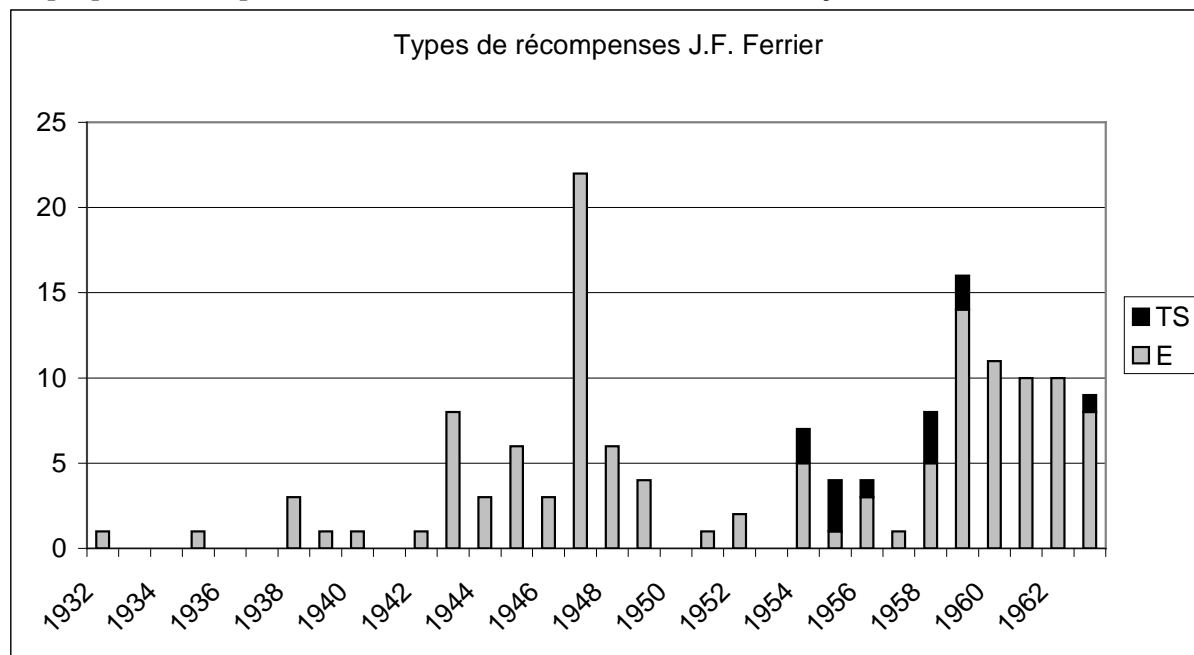
¹⁴ Témoignage de Didier GIORDAN, 2011

¹⁵ La hiérarchie des récompenses se décline de la manière ascendante suivante : Encouragements ; Témoignages de satisfaction ; Mention honorable

¹⁶ Témoignage de Christiane GILI, 2011

La carrière du douanier Jean-François FERRIER 17 permet d'illustrer le propos dans la durée. « L'Homme-frontière » sait se faire pompier et secouriste en montagne. Ces actions représentent plus du tiers des 90 récompenses reçues (37,8 %). Elles peuvent se décliner en trois sous-thèmes, le plus important revenant aux interventions pour cause de sinistres : feux de forêt essentiellement, mais aussi de maisons et de granges, au total 18 cas relevés (20 %). Puis à parts égales 8 secours en montagne et 8 autres interventions lors d'accidents ou de catastrophes (respectivement 8,9 % des récompenses). Il s'agit le plus souvent d'interventions extrêmes, soulignant le « dévouement » dans des conditions dangereuses quand les alpinistes étaient « bloqués par la neige », ou encore mettant en avant l'initiative « pour servir de guide » à l'équipe de secours. Ce fut le cas lors de la disparition de cinq alpinistes dans le massif du Gelas et au Pic du Poncet. L'intervention mena le douanier à retrouver les corps des victimes et à les ramener au village¹⁸. 2 témoignages de satisfaction venaient remercier l'engagement du douanier FERRIER, le 1^{er} juin 1954.

Graphique 1 : récompenses accumulées durant la carrière de Jean-François Ferrier (1932-1966)



Il intervient enfin face à d'autres catastrophes, comme celle du barrage de Malpasset, le 2 décembre 1959. Le douanier FERRIER répondit « sans hésiter à l'appel qui lui avait été adressé pour secourir les sinistrés ... de Fréjus... et prêté son concours à une œuvre de solidarité humaine... dans des conditions pénibles ».

L'analyse de la carrière du douanier FERRIER fait apparaître qu'à partir de 1954, les récompenses reçues concernent majoritairement les secours apportés à la population, dépassant définitivement l'action de répression de la contrebande – omniprésente dans les années d'après-guerre, comme on l'imagine – pour devenir prépondérante dans les années 1960. Entre temps, le douanier avait passé son diplôme de secouriste brancardier, recevant 2 témoignages de satisfaction le 31 mai 1955, pour prix accordé par sa hiérarchie à la formation suivie et à sa réussite. L'exemple est en tout point conforme à l'analyse du registre des événements d'une autre brigade, celle de Saint-Sauveur, qui concerne la même période.

En guise de conclusion...

« L'Homme-frontière », le douanier, est aujourd'hui un personnage en passe d'être oublié dans les montagnes des Alpes-Maritimes. Il y a pourtant marqué le premier siècle de l'Annexion française de l'ancien Comté de Nice. Il est encore possible de retrouver quelques traces de cette longue et intime histoire qui en a fait un personnage incontournable, quasi-légendaire, de la montagne. La mémoire des populations alpines des Alpes méridionales s'estompe, mais le souvenir du douanier reste encore présent chez certains témoins et leurs descendants. Sans doute parce que le personnage a su conserver l'image du sauveteur, plus que celle de la force répressive qu'il pouvait exercer sur les contrevenants qu'il arrêtait.

17 GILI É. « Jean-François Ferrier (1907-1986), douanier à Roquebillière », in *Lou Sourgentin* n° 2008

18 ADAM, série presse régionale, avril 1954 - 22.04 Suite le 11.05, les corps d'Alain Fournier et de Christian Fontanille, deux des cinq alpinistes, ont été ramenés à Saint-Martin-Vésubie. Suite le 15.06, Les corps de Bernadette Coudret, fille du général Coudret, et de Pierre Fighiera ont été retrouvés...

Agent de surveillance, il a du dès l'origine s'intégrer à la population qu'il devait contrôler. Cette nécessité l'a généralement rendu plus sympathique, d'autant que son rôle était reconnu sinon accepté même des « délinquants ». Ce mot, employé dans les registres d'événements, n'a certes pas la même connotation que de nos jours. Les multiples anecdotes rapportées font état d'une certaine tolérance vis à vis de populations vivant le plus souvent dans la difficulté, et dont la situation pouvaient encore s'aggraver lors des périodes de crise. Il est de notoriété que le contrebandier ne faisait pas fortune. Et s'il était arrêté de temps à autres, il lui était plus souvent préférable, par accord tacite, d'abandonner la marchandise qu'il tentait d'introduire frauduleusement plutôt que d'encourir la peine d'amende qu'imposait la transaction fiscale.

Avec le développement des moyens de communication routier à partir des années 1960, la Douane a du adapter sa pratique. Le douanier des Alpes méridionales, à l'exception notoire des personnels de la vallée de la Roya, a perdu rapidement sa capacité de surveillance pédestre, dans les montagnes. Entre 1950 et 1980, il s'est adapté à la route, à fait porter son effort sur une surveillance « en profondeur ». Ce fut au détriment des liens patiemment noués avec les populations montagnardes. Il s'en est éloigné, inéluctablement, et définitivement au moment où se construisait la Communauté Européenne avec l'abandon des frontières intérieures. L'exemple du douanier FERRIER est en cela exemplaire car sa génération ne connu pas ce temps. « Homme-frontière de la montagne », il termina sa carrière en 1964, alors même que s'amorçait le retrait des Douanes vers la Côte et la ville.

ANNEXE 1
Personnel des Douanes – Dossiers individuels – Fonds ADAM
Les mutations

Dates	NOM	Grade ancien	Etait à	Grade actuel	Est à	Va à	Grade nouveau
1861	ROUX	CNE			Isola		
1861	ALBERTERI	Sous-brigadier	Colmar	Préposé	SMV		
1866	CASSIO			Emballeur	Fontan		
1879	CHIESA			Vérificateur	Fontan		
1880-1883	VERGÈS	Brigadier	Fontan	LTT	SET		Basses-Alpes
1881	LEROY				SMV		
1882	CALVY			LTT	Fontan		Nice
1882	VILLIARD			LTT	Fontan		
1882	DECORMES	Receveur	Isola	Commis	Fontan		
1882	FILIPPI			LTT	Isola		
1883	FERRAS	sous inspecteur			SMV	Montbéliard	Inspecteur divisionnaire
1885	LEROY			CNE	SMV		Monthermé (Ardennes)
1885	VERANI			Sous-brigadier	Fontan		Admis à la retraite
1887	LIBERI	LTT	Isola				
1887	BOULANGER	LTT	Honfleur (Calvados)	CNE	SMV		Ain
1887-1894	FILIPPI	SLT			FONTAN		
1888	SAIGE	Commis	Meurthe et Moselle	Commis	Fontan		
1889-1993	SERIN	Brigadier	Nice	LTT	Fontan		
1890	CLEMENT			Receveur ruraliste	Saint-Sauveur		Sainte-Maxime
1893	VARICHON	LTT	Belleydone (Ain)	CNE	SMV		
1894	COMMANT	Brigadier	Modane (Savoie)	SLT	Isola SET		
1897	ANDRE			LTT	SMV	LTT	Nice
1900	COGGIA		Bastia	SLT	SMV		Var
1900	TRAVAIL		Chambery	CNE	Isola		
1902	SAISSY			Commis principal	Fontan		
1907	AMBROSI			Brigadier	Saorge		
1907	TOMASINI			Brigadier	Saint-Sauveur		
1909-1917	PRAX	Receveur			SMV		
1911	HUMBERT	LTT	Agrincourt (Meurthe et Moselle)	LTT		Isola	
1914	CARTON	LTT	Saint-Nazaire	CNE	Isola		
1914	SANGERMA		Perpignan	Receveur	Breil		
1915	SAILLARD	LTT	Torens (Haute Savoie)	CNE	Breil		
1917	DURAND LAUSSENS	Brigadier	Annecy	Receveur	Breil		
1918	PRIMAULT	CNE	Carteret (Manche)	LTT	Isola		
1922	GUILLERMIN	Receveur	SET	SLT	SMV		
1922	BONFILS			Receveur	Isola		
1926	PRUDHAM	LTT	SET		SET		
1929	DIGNAC			LTT	Fontan		Fauillac (Bordeaux)
1931	MORELLI	CNE			Braus		
1931	CANDO			CNE	Saint-Sauveur		
1931	GOURRICHON			LTT	SMV		

ANNEXE 2

Penthière de Saint-Étienne de Tinée

s.d. archive des Douanes de Nice

N°	Toponyme	Heures	Altitude
1	Pic des 3 évêchés	5 ½	2872
2	Pas de la Cavale	5	2570
3	Pas de la Pointe Cavale	6	2864
4	Bonnet Carré	6	2762
5	Col de Pelousette	5 ½	2535
6	Col de Pelouse	6	2553
7	Source de la Tinée	6	
8	Clos de Bousieyas	5	
9	Clos d' Amprenes	5	
10	Cabane de la Tour	5 ¼	
11	Camp des Fourches	5	2291
12	Col des Fourches	5	2261
13	Plateau des Marmottes	5	
14	Lac d' Agnel	5	
15	Champ de Bataille	4 ½	
16	Col de Pouriac	6	2504
17	Croix Blanche	4 ½	
18	Fontaine du Chien	4	
19	Passerelle du Salzo Moreno	4	
20	Le Plateau	4	
21	Mont Fourches	5	2238
22	Bousieyas	3 ½	1883
23	L' Alpe	4 ½	2511
24	Passerelle de Bousieyas	3 ½	
25	Fontaine du Maire	3 ¼	
26	Côte de Morgon	4	
27	Lac de Morgon	4 ½	
28	Col de Gorgion Long	5 ½	2745
29	Les Grottes	5 ½	
30	Grange Anoge	4 ½	
31	Plateau de Morgon	4	
32	Croix Anoge	3	
33	Issias	4	
34	Col de Colombart	6	2539
35	Sestrière supérieure	6	
36	Sestrière inférieure	5 ½	
37	Pointe Giauffredo	6	2731
38	Cime de la Blanche	6	2534
39	Pointe Giassin	6	2459
40	Col de la Colombière	5 ½	
41	Cime Frandièrre	5 ½	2372
42	Passerelle Ferrerette	2 ¾	
43	Les Tourniquets	3 ¼	
44	Bergerie Ferrirette	4	
45	Baraque de Toitina	4 ¼	
46	Lac de Vens		
47	Pierre des Marmottes		
48	Pont de Vens	2	
49	Bramafame	2	
50	Beume Fontaine	2	
51	Malamorte	2	
52	Radeski	1 ¾	
53	Coimian	4	

54	Les Mathieux	1 ¾	
55	Sentier de St Dalmas	1 ½	
56	Grange Vital	1 ¾	
57	Les Mures	1 ¾	
58	La Combe	2	
59	La Croisette	2	
60	Croix de Mission	2 ¼	
61	Champ de l'église	2 ¼	
62	Le Brec de St Dalmas	2 ½	
63	Capras	2 ½	
64	Stronciés	3	
65	Cime de Blanchias	6	2769
66	Pont Haut (Aget)	1 ½	
67	Pas de la Blanche	6	2860
68	Granges communes		2513
69	Cime de La Tour		2755
70	Monument Jacquenot	5 ½	2343
71	Restefonds	6 ½	2656
72	Grange Bouillon	1 ¼	
73	Grange Porchier		
74	Le Bosquet		
75	Granges de Janos		
76	Vallières		
77	Col d' Anché	3 ½	
78	Usine de Clai	1	
79	Albeiras	1	
80	Croix de Fer		
81	Sainte-Claire		
82	Bon voyage	¼	
83	Pont du Tinibres	¼	
84	Chaussegillan	1 ¼	
85	Grange Mosca	1 ¼	
86	Fornels	1 ½	
87	Baraque de l'Énergie	3 ½	
88	Pont St Antoine	½	
89	Passerel du Lac Boïssa	1	
90	Pont St Victor	¾	
91	Passerelle Achiardi	¼	
92	Pont de la Belloire	½	
93	Sentier Loquès	½	
94	Pont St Sébastien	½	
95	L' oratoire du Sacristain	½	
96	Les 3 noyers	½	
97	Grange Rambert	1	
98	Deminière les cerisiers	1 ¼	
99	Duminière les Rochers	1 ½	
100	Granges de Rabuons	2	
101	Lac de Rabuons	4	
102	Le Clotès	¼	
103	Campagne Président	¾	
104	Pont de Cascaï	1	
105	Pont de Rabuons	1	
106	Ribapassai	1 ¼	
	Passerelle Fabre		

107	Rayos	2 ¼	
108	Le Brec	1 ½	
109	Assuères	1 ¼	
110	Croisière de Douans	1 ½	
111	St Pierre	1 ¾	
112	Maison cantonnière	1 ¾	
113	Moulin du Bourghet	1 ¾	
114	Passerelle du Bourghet	1 ½	
115	Chapelle de Douans	2	
116	Douans	2 ¼	
117	Grange suspecte	2 ½	
118	Pont Rouge	2	
119	Gros pommier	2 ½	
120	Col de Colla Longa	6	
121	Pas de Barbacane	6 ½	2587
122	Cime de Pelousette	7	2765
123	Grange de Salso Moreno	4 ½	
124	Cabane n° 2	5	
125	Cabane n° 1		
126	Le Pra		
127	Tour Malakoff		
128	Grange Fulconis		
129	Douansé		
130	Bourghet		
131	Croix Ponsy		
132	Moulin Fabre		
133	Crois de Selassa		
134	Bois de Selassa		
135	Granges du Tenibre		

136	Passerelle Fabre		
137	Bois Balais		
138	Bergerie de Morgon		
139	Cascaï inférieur		
140	Cascaï supérieur		
141	Raspailon		
142	Cerisole		
143	Terrettes		
144	Croix Mitoyenne		
145	Granges de Vens		
146	Fontaine de Selassa		
147	Passerelle de la Frayole		
148	Passerelle de l'Alpe		
149	Grange Gaidon		
150	Carrière de sable		
151	St Maur		
152	Passerelle du Ribapasse		
153	Grange Achiardi		
154	Oratoire d'Adron		
155	Grange Andréis		
156	Auron		
157	Pignatelle		
158	Grange Galléan		
159	Gaudissart		
160	Passerelle du Loup		
161	Col de Fer		2583
162	Route de l'énergie		
163	Demandols		

ANNEXE 3

Le douanier Jean-François FERRIER (1907-1986) de Saint-Martin-Vésubie

Au service de la population : 1932 à 1963

Sur 90 récompenses (pour 131 encouragements et 12 témoignages de satisfaction)

Date de la récompense	Incendie	Secours en montagne	Autres secours
28 octobre 1963	extinction d'un incendie		
8 avril 1963			catastrophe survenue à Plan du Var
2 février 1963	extinction d'un incendie		
29 août 1962		recherchant en haute montagne	
30 septembre 1962			secours du chauffeur d'un camion
18 août 1962		secours en haute montagne	
2 mai 1962	extinction d'un feu de forêt		
7 avril 1962	extinction d'un feu		
21 novembre 1961		secours d'un groupe d'alpinistes	
7 septembre 1961	extinction d'un feu de forêt		
16 mars 1961	extinction d'un incendie		
11 mars 1961	extinction d'un incendie		
6 mars 1961	extinction d'un incendie		
20 février 1961	lors d'un incendie		
8 décembre 1960			recherche d'une personne qui s'était noyée
6 août 1960			sauvetage lors d'un accident grave de la route
5 avril 1960		recherches en haute montagne	
10 février 1960	extinction d'un feu		
9 décembre 1959			catastrophe de Fréjus
4 septembre 1959		grave accident survenu en haute montagne	
23 avril 1959	extinction d'un grave feu		
26 février 1959	grave incendie de forêt		
25 février 1959	incendie survenu dans une habitation		
5 décembre 1958	grave feu de cheminée		
3 décembre 1958	incendie de forêt		
1 octobre 1958	sur les lieux d'un incendie		
11 août 1958			secours d'un enfant d'une colonie de vacances
27 avril 1956	réussi à circonscrire un sinistre		
29 septembre 1955		service très pénible en haute montagne	
4 mars 1955	aide importante lors d'un sinistre		
7 octobre 1954			accident de la route
2 octobre 1954		recherches difficiles et pénibles en haute montagne	
1 ^{er} juin 1954		retrouver les corps de 5 alpinistes perdus en haute montagne	
28 avril 1938			secours à une femme tombée dans un canal

in *Migrations Société*, vol. 24, n° 140, mars-avril 2012, pp. 165-178