

La fonction internationale de la frontière italo-yougoslave

Giorgo Valussi

Volume 18, numéro 43, 1974

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/021176ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/021176ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Valussi, G. (1974). La fonction internationale de la frontière italo-yougoslave. *Cahiers de géographie du Québec*, 18(43), 61–82. <https://doi.org/10.7202/021176ar>

Résumé de l'article

L'auteur, après une introduction méthodologique portant sur le rôle international joué par les frontières politiques, examine la nouvelle frontière italo-yougoslave, fixée par le traité de Paris de 1947 et par le Mémorandum de Londres de 1954.

Après les accords d'Udine de 1955, cette frontière, qui se caractérisait par son aspect de « rideau de fer », très fermé aux échanges internationaux, a commencé à s'ouvrir lentement, notamment pour les contacts entre frontaliers. Sur un arc de 216 km, on a

progressivement organisé jusqu'à 59 postes de douane, classés en postes de 1^{ère} et de 2^{ème} catégories suivant qu'ils admettent le transit international avec passeport ou le transit local avec carte de frontière pour les ressortissants des deux pays qui demeurent sur une bande de territoire large de dix km, de chaque côté de la frontière, et pour les habitants des deux zones de l'ancien Territoire libre de Trieste. Ces postes sont soit permanents soit saisonniers.

L'auteur met ensuite en relief le rapport entre la distribution de ces postes de douane, les caractéristiques physiques de la frontière et les conditions socio-économiques des régions frontalières ; il analyse le mouvement des personnes et des marchandises qui s'y est développé de 1955 à 1972.

Au cours de 1972, les entrées et sorties dans les deux sens ont atteint le chiffre très important de 90 millions.

Même si ce mouvement fait surtout apparaître l'importance des intérêts économiques entre frontaliers, il ne faut pas oublier qu'il constitue aussi un indice très évident de la profonde vocation que la frontière italo-yougoslave a pour les relations internationales.

Cette vocation s'explique par la complémentarité des économies des deux pays, par le développement des échanges entre l'est et l'ouest de l'Europe, par les affinités ethniques et enfin par l'exigence de reconstituer des unités géographiques naturelles après les découpages imposés par la nouvelle ligne de frontière. C'est ainsi que les postes de frontière finissent par devenir des pôles d'attraction de la population et de l'activité économique et par contribuer à la formation d'une véritable conscience culturelle européenne, favorisant, de la sorte, l'essor coordonné de la région alpine orientale avec la participation de toutes les régions environnantes : le Frioul-Vénétie Julienne, la Slovénie, la Carinthie et la Styrie.

LA FONCTION INTERNATIONALE DE LA FRONTIÈRE ITALO-YOUGOSLAVE *

par

Giorgio VALUSSI

Istituto de Geografia, Udine, Italie

1. Introduction

Les limites politiques dont la fonction primaire est de délimiter la souveraineté d'un État et de constituer un *medium* dans les relations entre deux États, peuvent jouer des rôles très différents, compte tenu de leurs caractères formels, ou encore comme conséquence des caractères dynamiques que leur donnent les organisations étatiques. Le type et les fonctions d'une frontière, son degré d'*intensité*, le volume et la composition des courants de trafic qui la traversent, constituent toutefois des caractères qui ne dépendent qu'en partie des conditions morphologiques et des infrastructures en place, puisqu'ils sont soumis à des facteurs plus complexes, notamment les rapports politiques entre les deux États voisins. De façon plus générale, ces caractères dépendent de la situation politique de la région géographique où l'on se trouve, de la structure socio-économique et du degré et du type de développement des pays concernés, de l'intensité des échanges, même sur le plan monétaire, dans le cadre des systèmes économiques locaux. Ces caractères relèvent aussi des accords commerciaux et d'autres facilités de trafic, ainsi que de la position géographique de la frontière par rapport aux grands courants de circulation internationaux.

Dans toute cette série de facteurs, les caractéristiques des régions limitrophes ont aussi leur importance. En effet, elles peuvent, à leur tour, conditionner la circulation à travers la frontière, quand on est en présence de régions qui sont intensément occupées, qui ont un fort degré de développement et un niveau de vie élevé, avec de nombreux produits d'échange, par suite d'une complémentarité économique ou du niveau différent des prix et de la qualité des produits eux-mêmes. Par ailleurs, même les affinités ethno-linguistiques et les intérêts culturels réciproques peuvent contribuer à l'augmentation du mouvement des personnes.

* Le texte de cet article a été traduit de l'Italien par M. Donato RUTA, étudiant gradué au département de linguistique, Université Laval.

Le rôle international d'une frontière peut alors être divisé en un *rôle potentiel* et un *rôle effectif*. Dans les deux cas, il est soumis à des changements qualitatifs et quantitatifs continus, pour lesquels il paraît évident que le rapport existant entre le degré de potentialité et le degré d'activité est influencé par les conditions des infrastructures, c'est-à-dire par le nombre, l'accessibilité et l'utilisation des *cols frontaliers*. Les frontières qui ont été soumises à des modifications de tracé ont subi aussi des variations morphologiques assez sensibles, ce qui eut d'inévitables conséquences sur leur rôle potentiel. Par ailleurs, chaque modification de frontière implique la mise en marche d'un nouveau processus d'accumulation d'infrastructures frontalières qui, avant d'atteindre des conditions idéales, ralentissent le progrès de la réalisation du rôle potentiel, à cause de leur insuffisance. Les modifications de frontière qui font suite à des guerres sont assorties en outre de conditions politiques peu favorables pour une fonction frontalière de passage, étant donné que la méfiance oblige les États limitrophes à considérer la frontière comme un moyen de défense, susceptible de devenir une ligne militaire.

Les *caractères morphologiques* d'une frontière proviennent des conditions physiques du territoire traversé : l'orographie, l'hydrographie, le climat, la végétation. Les limites dites *naturelles*, dans la mesure où elles rendent le tracé plus précis et par là plus facilement reconnaissable, sont reliées à une conception militaire de la frontière et elles sont souvent peu aptes à être organisées pour une fonction de relation. Les *cols de montagne* possèdent difficilement toute l'infrastructure nécessaire au passage ; ils manquent d'espace nécessaire aux différentes opérations de contrôle ; ils sont conditionnés par le climat (gel, neige, vents forts), se trouvent loin des centres logistiques, notamment dans des zones peu habitées, et ils relient entre elles des localités frontalières assez distantes. Les *fleuves* contribuent à concentrer les mouvements frontaliers sur les ponts, qui constituent sans nul doute un rétrécissement dans la circulation et demandent de l'entretien. Ils peuvent constituer des entraves aux relations à cause des inondations ou de l'érosion des rives ; ils peuvent aussi poser des problèmes délicats de droit international à cause de la définition du tracé frontalier, de l'utilisation des eaux et même de la construction et de l'entretien des ponts. Par contre, les zones de collines et de plaine offrent de meilleures conditions ; l'infrastructure frontalière s'y installe plus facilement et l'installation humaine et les activités économiques y connaissent un milieu plus propice.

Les *aspects dynamiques* ou *d'infrastructure*, qui sont en étroite liaison avec la configuration physique, expriment la volonté d'un État de promouvoir la vie de relation avec l'État voisin et d'exploiter les aptitudes particulières de la frontière et tout le potentiel existant sur les plans politique et économique. Cependant, les infrastructures demandent une adaptation continue du développement des moyens de transport à l'intensité et à la composition des flux et, par conséquent, elles ont besoin d'un entretien constant et dispendieux.

Les *fonctions internationales* peuvent remonter à des périodes éloignées ou récentes et peuvent, pour cela, jouir ou non des traditions qui s'étaient formées dans le passé. Ces traditions revêtent une importance non négligeable même en ce qui concerne les mouvements transfrontaliers. Les fonctions internationales peuvent en outre être continues ou épisodiques avec les conséquences inévitables qui en découlent au niveau de tout l'équipement. Le *degré d'efficacité* d'une frontière peut être calculé à l'aide du volume des mouvements (trafic) enregistrés pendant l'année, en marchandises (trains de marchandise, camions et remorques) et en personnes (moyens de transport publics et privés). Le *genre de fonction* exercée par une frontière peut être déduit de la composition et de la provenance des marchandises et des personnes, ainsi que des aspects quantitatifs des flux.

Les flux transfrontaliers ne peuvent pas se succéder selon un rythme temporel constant à cause de l'influence exercée par le facteur saisonnier sur les mouvements commerciaux, qui se ressentent des fluctuations de la demande et de l'offre des produits, et sur les mouvements touristiques, à cause de la distribution, pendant l'année, des vacances et des festivités, et aussi à cause des motivations différentes pour les voyages. Et il ne faut pas négliger les interférences des conditions atmosphériques sur la circulation. Par conséquent, on retrouve dans les fonctions frontalières des *rythmes d'intensité* qui varient durant l'année, selon les rythmes saisonniers. On enregistre toutefois des rythmes particuliers même pendant une période plus courte d'une semaine, avec la succession de jours ouvrables et fériés ayant chacun un rythme différent.

S'il existe des *cycles de flux*, comportant des périodes différentes, qui tendent à se répéter dans leurs caractéristiques de volume et de composition, il y a aussi des facteurs qui peuvent perturber le cours normal de tels cycles, comme par exemple des conditions atmosphériques inusitées, des événements politiques, des conjonctures économiques particulières ou encore des épidémies. En outre, de cycle en cycle, on peut observer la décadence progressive de certains aspects dominants et la montée d'éléments nouveaux qui, à plus ou moins brève échéance, tendent à modifier le volume et la composition du trafic et le genre de fonction exercée par la frontière.

Ces considérations préliminaires rendent maintenant plus aisé l'examen de la fonction internationale de la frontière italo-yougoslave.

2. La nouvelle frontière italo-yougoslave

La frontière actuelle entre la République Italienne et la République Fédérée Socialiste Yougoslave est d'origine assez récente, puisqu'elle remonte au *traité de paix*, conclu à Paris le dix février 1947 entre l'Italie et les vingt et un pays sortis vainqueurs de la deuxième guerre mondiale. Cependant, cette frontière n'est pas tout à fait nouvelle, puisqu'elle calque, dans la zone montagneuse, la frontière italo-autrichienne de 1866, qui avait été conservée pendant plus d'un demi-siècle.

De part et d'autre de la frontière italo-yougoslave, on peut voir, du côté italien, la région autonome du Frioul-Vénétie Julienne, avec les provinces d'Udine, de Gorizia et de Trieste et, du côté yougoslave, la République socialiste de Slovénie, avec les anciens districts de Kranj, Nova Gorica et Koper Capodistria. Le secteur le plus au sud ne constitue pas encore une frontière politique bien établie, mais plutôt une ligne de démarcation (l'ancienne Ligne Morgan) entre la zone A et la zone B de l'ancien Territoire libre de Trieste : ces deux zones ont été confiées respectivement aux administrations civiles italiennes et yougoslave en vertu du *Memorandum d'Entente*, paraphé à Londres le 5 octobre 1954 par l'Italie, la Yougoslavie, le Royaume-Uni et les États-Unis (figure 1).

La fonction internationale de cette frontière s'est ressentie, au début, de la tension existant dans les rapports italo-yougoslaves et entre les grands blocs de l'Ouest et de l'Est, dont les deux pays faisaient respectivement partie. Pour cette raison, la fonction internationale a été presque étouffée par des exigences militaires considérables. Après la signature du *Mémorandum d'Entente* et la normalisation, par la suite, des rapports italo-yougoslaves, cette fonction a connu un développement très rapide, de sorte que la frontière se trouve maintenant parmi les plus ouvertes et les plus actives d'Europe. Le changement radical de la situation s'est produit dans un contexte de détente internationale et à l'aide de quelques facteurs extrêmement favorables qui ont amélioré les relations italo-yougoslaves, même de façon artificielle, et favorisé celles existant entre le Frioul-Vénétie Julienne et la Slovénie.

La Yougoslavie, une fois sortie du Cominform et orientée vers une politique de neutralité, avait besoin de resserrer ses rapports commerciaux et culturels avec les pays occidentaux, dans le but aussi de contrebalancer l'influence politique et économique du bloc oriental. C'est pour cela qu'elle voyait dans l'Italie un intermédiaire valable pour des relations bien plus étendues avec les pays de l'OTAN et du Marché Commun, un fournisseur potentiel de biens d'équipement pour ses plans d'industrialisation, et un partenaire nécessaire pour jouir d'une protection militaire sur le versant occidental, le long de la frontière terrestre et maritime de l'Adriatique.

De son côté, l'Italie avait besoin d'ouvrir son industrie aux marchés de l'Est européen, de puiser dans les matières premières et les denrées alimentaires disponibles sur le marché yougoslave, de résoudre le problème de la pêche dans les eaux de l'Adriatique et d'assurer l'accès au port de Trieste du trafic venant du centre de l'Europe.

Malgré des difficultés causées par la différence entre les deux régimes politiques et les deux systèmes économiques, il existait par ailleurs une complémentarité fondamentale dans les deux économies : l'italienne était en mesure d'exporter de l'équipement industriel, des véhicules, de la machinerie, avec des paiements différés et des crédits à longue échéance ; la yougoslave

était apte à exporter quelques minéraux, dont la bauxite, du bois, des produits agricoles (du bétail vivant, des viandes, des oeufs, de la volaille, du maïs) et elle pouvait aussi fournir à la clientèle italienne des services touristiques à des prix convenables et, au port de Trieste, des liaisons ferroviaires avec l'Autriche.

Les deux pays étaient en outre intéressés à améliorer les conditions économiques et sociales des régions frontalières, pour remédier ainsi aux graves dommages causés par le tracé de la nouvelle frontière, qui avait coupé des unités géographiques déjà établies en créant ainsi des problèmes de relance économique, tant pour les villes de Trieste et de Gorizia, qui étaient restées en territoire italien, que pour les zones de l'Isontino, du Carso et du Capodistriano, qui se trouvaient en territoire yougoslave. En effet, par rapport à l'avant-guerre, l'Italie avait pu garder seulement 7,7% de la province de Gorizia et 20,4% de la province de Trieste, à laquelle elle avait pu par la suite ajouter un autre 17,5% et étendre ainsi son administration à la zone de l'ancien T.L.T. (Territoire libre de Trieste). La nouvelle frontière coupe les faubourgs orientaux de Gorizia et passe à quelques kilomètres de Trieste en privant ainsi les deux villes de leurs sources d'approvisionnement hydrique et hydroélectrique, de quelques infrastructures ferroviaires et des zones traditionnellement réservées aux loisirs.

Les deux pays étaient aussi intéressés à la protection de leurs minorités ethno-linguistiques respectives qui se trouvent sur les deux côtés de la frontière et qui sont protégées seulement en partie par le Statut annexé au *Mé-morandum d'Entente*, avec des échanges à caractère économique et culturel capables de fortifier la conscience nationale des groupes minoritaires, pour pouvoir ainsi éviter leur exode ou leur assimilation.

Le renversement de la situation psychologique, bloquée par les nationalismes dans les deux camps et influencée de façon négative par la présence en Italie d'environ 300 000 réfugiés d'Istrie et de Dalmatie; fut rendu possible par les *Accords d'Udine* du 20 août 1955 sur le petit trafic frontalier, dont bénéficièrent les habitants de l'ancien T.L.T. ainsi que ceux de deux bandes ayant une profondeur de 10 km sur les deux côtés de la frontière, de Monfalcone à Tarvisio. Grâce à ces derniers accords, les populations frontalières commencèrent à traverser la frontière, pour leurs achats ou leurs loisirs ; de la sorte, la méfiance réciproque fut dissipée et les rapports existant entre quelques centres urbains tels que Trieste, Gorizia, Cividale, Tarvisio et leurs zones d'influence traditionnelles, connurent une nouvelle vitalité.

Les Italiens trouvèrent avantageux d'acheter en Yougoslavie du carburant pour les véhicules-moteur, de la viande, du beurre, des boissons alcooliques et d'autres denrées alimentaires, des peaux et différents articles d'artisanat local. Ils trouvèrent dans l'Isontino, dans le Carso et surtout dans l'Istrie, des sites pour leurs excursions de fin de semaine et pour la villégiature estivale. Les Yougoslaves, de leur côté, furent en mesure de se procurer en

Italie quelques produits qui manquaient sur leur marché, ou dont la qualité n'était pas bonne ou dont les prix étaient trop élevés, comme les articles d'habillement ou de toilette, les cosmétiques, les jouets, les appareils électroménagers, les accessoires et les pièces de rechange pour automobiles, les objets d'orfèvrerie. Les deux groupes frontaliers renouèrent leurs relations de parenté et d'amitié qui avaient été brusquement interrompues par le déplacement et la fermeture de la frontière.

La mise en activité du petit trafic de frontière favorisa aussi la concrétisation d'une fonction internationale plus élargie, puisque cela intéressait non seulement les autres régions italiennes et yougoslaves, mais aussi les autres pays de l'Ouest et de l'Est de l'Europe, et cela à un point tel que le trafic international, commercial et touristique, qui au début avait été très limité, l'emporta par la suite sur le trafic local.

Environ vingt ans après l'entrée en vigueur des *Accords d'Udine*, on peut constater que la frontière italo-yougoslave joue un rôle international très important, soit à cause du volume considérable du trafic, soit parce qu'elle relie des pays et des blocs ayant un régime politique et économique différent ; et c'est ainsi qu'elle contribue de façon précieuse à la fraternité entre les peuples, dont elle constitue un modèle exemplaire.

3. La configuration de la frontière

La nouvelle frontière italo-yougoslave s'étend sur une longueur de 216 km, à partir du mont Forno (Peč), dans le Tarvisiano (Alpes de Karawanken) où convergent les frontières de l'Autriche, de l'Italie et de la Yougoslavie, jusqu'à la vallée de S. Bartolomeo, dans le Muggesano (Golfe de Trieste) où arrive la ligne de démarcation entre les zones A et B de l'ancien T.L.T.

Du point de vue physique et humain, on peut la subdiviser en deux grands secteurs, qui offrent une image très différente de la vie de relation : le *secteur montagneux*, peu perméable et peu actif, qui coïncide avec la frontière de la province d'Udine et qui est le résultat d'organisations politiques et territoriales antérieures ; le *secteur de collines*, qu'on peut traverser aisément et qui est très actif. Ce dernier coïncide avec la frontière des provinces de Gorizia et de Trieste. Il suit un tracé essentiellement nouveau, sans précédents historiques.

Dans le *secteur montagneux*, on peut aussi distinguer un *secteur alpin* presque inaccessible, et un *secteur pré-alpin*, aux formes moins rudes.

Le *secteur alpin*, d'une longueur d'environ cinquante kilomètres après avoir franchi le col de Rateče, large et relativement bas (870 m) traverse les chaînes calcaires et dolomitiques des Alpes juliennes occidentales tout en suivant leur direction nord-ouest / sud-est. Si l'on fait abstraction de la section assez courte où la frontière s'identifie à la ligne de partage des eaux entre le Slizza (Gailitz), dans le bassin de la Drava, et la Sava Dolinka, sur

tout le reste de son tracé elle coïncide avec la ligne de partage des eaux entre les bassins du Tagliamento à l'ouest et de l'Isonzo (Soča) à l'est. Depuis le col de Rateče, la frontière monte jusqu'au sommet du mont Mangart (2677 m), descend au col du Predil (1156 m) et suit ensuite la ligne de crête qui culmine au mont Canin (2571 m), jusqu'au mont Guarda. Ici, la limite politique se sépare des limites naturelles et se déplace dans le bassin de l'Isonzo. Dans tout le secteur, les seuls passages naturels sont donc représentés par le col de Rateče et le col du Predil, que traversent depuis l'antiquité d'importantes voies de communication qui relient le Tarvisiano au Gorenjsko (ancien district de Kranj) et à l'Isontino (ancien district de Nova Gorica). Ces passages jouent un rôle international important dans les rapports entre le Frioul, la Slovénie, la Carinthie et la Styrie. Cependant, ils sont conditionnés par l'altitude et le climat, qui amènent chaque année de nombreux jours de neige et de gel. Le col du Predil est en outre conditionné par les fortes pentes de ses voies d'accès, ce qui constitue une entrave au trafic commercial. Ces cols jouent un rôle très actif dans le trafic local, puisqu'ils séparent des zones de longues traditions communautaires et d'affinités linguistique et culturelle, compte tenu toujours de la faible intensité de l'occupation humaine. De plus, ils assurent aussi une fonction touristique considérable, surtout pendant les mois d'été.

Le *secteur pré-alpin*, un peu moins long que le précédent, concerne les Préalpes du Natisone, lesquelles forment la zone centrale des Préalpes juliennes. La frontière suit ou traverse une série de chaînes de montagnes longitudinales, formées de calcaires plutôt karstifiés ou de grès et de marnes (flysch de l'éocène) qui atteignent le point le plus élevé du mont Matajur (1641 m). Le tracé coupe les fonds vallonnés par l'érosion des eaux du Rio Ucea (Učēja), affluent de droite de l'Isonzo et du Natisone (Nadiza) et il suit vers la fin le cours du torrent Judrio (Idrija) qui coule encaissé dans une vallée étroite et profonde. Les passages naturels sont pour cela assez nombreux et ils relient des zones moyennement peuplées où la population vit d'activités agricoles et pastorales modestes et des revenus de l'émigration. Les vallées qui sont sur les deux côtés de la frontière sont habitées en majeure partie par des Slovènes ; elles furent unies politiquement de 1920 à 1947, raison pour laquelle leur trafic local est assez bon. En outre, la vallée du Natisone fut utilisée depuis l'antiquité comme voie commerciale entre la plaine frioulane et les régions intérieures de la Carnie et de la Carinthie, où l'on accède à partir de la vallée médiane de l'Isonzo : de Tolmino à travers le Col d'Idria dans la Carnie (maintenant Slovénie) et de Caporetto à travers le Col du Predil dans la Carinthie par le Tarvisiano. Par contre, la fonction touristique est encore faible, mais l'avenir semble prometteur. Les cols coïncident le plus souvent avec le réseau de communication préexistant, mais ils ne négligent pas pour autant la viabilité mineure en lien direct avec les exigences des mouvements agricoles.

Dans le *secteur de collines* on peut aussi distinguer quelques traits bien définis physiquement et qui se différencient entre eux par les fonctions exer-

cées : les secteurs du *Collio*, de *Gorizia*, du *Carso*, du *Muggesano*, qui représentent dans l'ensemble un peu plus de la moitié de tout l'arc frontalier italo-yougoslave.

Le *secteur du Collio* s'étend entre les vallées du *Judrio* et de l'*Isonzo* et passe par des collines arénacées très douces, lesquelles constituent l'extrémité méridionale du plissement alpin et relient la bande montagneuse à la plaine. Après avoir quitté la vallée du *Judrio* un peu en amont de *Prepotto*, la frontière coupe assez irrégulièrement l'enceinte de collines en passant par des zones encore très peuplées et riches en produits de la terre renommés, notamment des vignobles et des vergers, où se trouvent des populations slovènes et frioulanes unies par une longue tradition de rapports, dont témoigne un réseau routier local très dense. Le point le plus élevé se trouve dans les environs de *Gorizia* sur le mont *Sabotino* (609 m) ; cependant, la majeure partie du tracé se maintient au-dessous de 300 m, ce qui rend les passages assez aisés.

Le *secteur de Gorizia* constitue la seule section où la frontière passe par une zone presque entièrement plate dans la plaine alluviale formée par l'*Isonzo* et par le *Vipacco* (*Vipava*) qui est son plus grand affluent. Quelques routes naturelles ayant une importance fondamentale convergent vers ce secteur : celle qui mène à la dépression de *Tolmino* et de *Caporetto*, après avoir remonté la vallée inférieure de l'*Isonzo* (on a déjà mentionné la valeur de cette route comme noeud pour les communications) et celle, active depuis l'antiquité, qui remonte la vallée du *Vipacco* et mène à la dépression de *Ljubljana*, à travers les cols du *Piro* (*Hrusica*) et de *Prevallo* (*Razdrto*). En outre, ce secteur présente une circulation locale très dense entre le chef-lieu *Gorizia* (45 000 habitants) et ses alentours. C'est pour cela qu'on voit ici des fonctions très variées, secondées par de nombreux cols, dont la densité n'est égalée nulle part ailleurs sur la frontière.

Le *secteur du Karst* s'étend sur environ 50 km entre la vallée du *Vipacco*, au sud de *Gorizia*, et la vallée du *Rio Osopo* au sud-est de *Trieste* en passant par un plateau de calcaire très karstifié le long d'une série d'accidents du relief qui atteignent leur sommet au mont *Cocusso* (672 m). Parmi ces reliefs, l'ancien cours d'eau superficiel du *Timavo* (*Palestimavo*) a ouvert de nombreux passages assez praticables qui relient le *Karst* de *Trieste* au *Karst* de *Gorizia* et à l'*Istrie* montagneuse (« *Istrie blanche* » pour les géologues). Ces zones sont habitées par des populations slovènes qui s'adonnent à des activités agricoles, pastorales et extractives (carrières de pierre). Cependant, ce qui fait l'importance de ce secteur, c'est le fait qu'il est situé sur le parcours du trafic commercial entre le port de *Trieste* et son arrière-pays, entre la plaine du *Pô* et la péninsule des *Balkans* et sur le passage du trafic touristique entre *Trieste* (300 000 hab.) et ses aires traditionnelles de loisirs, ainsi qu'entre les pays de l'Europe occidentale et les belles côtes hospitalières de l'*Istrie* et de la *Dalmatie*. Par conséquent, les fonctions commerciales croisent les fonctions touristiques, les fonctions

internationales se superposent aux fonctions régionales et attirent dans ce secteur les courants les plus importants de tout le mouvement transfrontalier italo-yougoslave.

4. *Les infrastructures frontalières et les modalités de transit*

Les premiers cols frontaliers furent d'abord organisés en fonction des chemins de fer et des routes nationales dont l'état était un peu rudimentaire, en fonction d'un trafic peu dense. Jusqu'en 1954, on pouvait traverser la frontière seulement par un col ferroviaire et sept cols routiers dont l'un, celui de Fusine Laghi (Rateče) faisait partie de l'ancien tracé. De plus, un certain nombre de *barrages routiers* contrôlaient la circulation dans le Territoire libre de Trieste entre la zone A administrée par le Gouvernement militaire allié, et la zone B, administrée militairement par la Yougoslavie, le long de la Ligne Morgan.

La situation a changé du tout au tout après la signature du *Mémorandum d'Entente* qui, à l'article 7, mettait les gouvernements italien et yougoslave dans l'obligation de préparer une série d'accords pour promouvoir le trafic frontalier, de sorte que le mouvement transfrontalier de la population qui se trouvait dans les aires limitrophes, ainsi que les transports et les communications, en seraient facilités.

Les *Accords d'Udine* du 20 août 1955, renouvelés chaque année avec différentes améliorations, mirent à la disposition des frontaliers situés à l'intérieur de l'ancien T.L.T. et dans une zone de 10 km de part et d'autre de la frontière, des documents de passage spéciaux comme un laissez-passer, une carte et un permis de passage agricole, un laissez-passer extraordinaire et un permis de passage. Au début, on accorda seulement 4 passages par mois pour un séjour en territoire étranger pouvant aller jusqu'à 24 heures seulement, mais par la suite, on donna le feu vert pour un nombre illimité de passages, avec une permission de séjour pouvant aller jusqu'à 72 heures. En outre, on laissa passer les frontaliers avec leurs propres véhicules à moteur, sans aucun papier particulier ; on leur permit l'importation de différents produits de consommation, exempts des droits de douane et indiqués sur une liste appropriée, parmi lesquels l'essence contenue dans le réservoir du véhicule, et le transfert de monnaie des deux pays à l'intérieur de certaines limites fixées d'avance.

On accorda aux propriétaires de biens agricoles qui se trouvaient au-delà de la frontière, le libre mouvement pour l'exercice des activités agricoles, le séjour saisonnier dans leur propriété, le transfert avec exemption fiscale et douanière de détail, d'outils de labour, du matériel d'usage, de produits agricoles et forestiers, ainsi que la transhumance saisonnière du bétail. Tous les producteurs agricoles frontaliers obtinrent la permission de transférer au-delà de la frontière une partie de leurs produits, indiqués sur des listes appropriées sans avoir besoin de permis et sans droits de douane,

ceci de deux à quatre fois par mois, pour en faire un commerce libre. On leur donna aussi la possibilité d'emporter, aux mêmes conditions, d'autres marchandises pour un usage personnel ou domestique. On peut prévoir des avantages analogues pour les ouvriers et employés frontaliers qui possédaient un rapport de travail en règle dans la zone de frontière du pays voisin.

Les *Accords d'Udine* furent appliqués sur une zone de plus de 4 000 km carrés (43% en territoire italien et 57% en territoire yougoslave), habitée par plus de 600 000 personnes (les 5/6 étaient des Italiens du Frioul-Vénétie Julienne et le reste des Yougoslaves des Républiques de Slovénie et de Croatie). Dans le Frioul-Vénétie Julienne, un quart des communes qui forment la région bénéficient pleinement ou partiellement de ces avantages (dans la province d'Udine, 25 sur 137 ; dans la province de Gorizia, 22 sur 25 ; dans la province de Trieste, 6 sur 6). En Slovénie, profitent pleinement ou partiellement de ces avantages, les municipalités de Jesenice, Tolmin, Nova Gorica, Aidavščina, Sezana, Postojna, Koper/Capodistria, Izola/Isola, et Piran/Pirano ; en Croatie, les municipalités de Buje/Buie, Umag/Umago et de Novigrad/Cittanova.

La décision d'ouvrir un nombre appréciable de *cols frontaliers* a rendu possible le fonctionnement du trafic frontalier. Ces cols ont été divisés en *cols de 1ère catégorie*, ouverts en permanence et bons même pour les passages avec passeport ; et en *cols de 2ème catégorie*, ouverts selon un horaire de jour pendant toute l'année ou bien pendant la saison agricole seulement (saisonniers). La répartition de ces cols, prévue dans une liste appropriée et mise à jour assez souvent, vise à satisfaire les exigences des différents secteurs frontaliers, en rapport avec le réseau routier qui existait avant.

Le 31 décembre 1972, 59 cols frontaliers étaient en activité tout le long de la frontière italo-yougoslave ; ils étaient répartis ainsi, selon la catégorie et le secteur :

Province	Secteur	Cols de			Total
		1ère catégorie	2ème catégorie		
			Permanent	Saisonnier	
Udine	Tarvisiano	2	1	—	3
	Cividalese	2	6	6	14
Gorizia	Goriziano	2	15	4	21
Trieste	Triestino	5	10	6	21
TOTAL		11	32	16	59

Parmi les cols de 1ère catégorie, deux sont ferroviaires : Villa Opicina, qui joue le rôle de gare de frontière pour la ligne Trieste-Ljubljana-Vienne (*Chemin de fer méridional* ou Südbahn) et pour la ligne Trieste-Nova-Gorica-Podbrdo-Jesenice-Vienne (*Chemin de fer transalpin*) et Gorizia-S. Marco, entrée en fonction le 2 octobre 1960, sur le raccordement entre la

ligne transalpine qui passe en territoire yougoslave et la ligne méridionale (Trieste-Udine-Venise) qui passe en territoire italien. Ces cols jouent un rôle vraiment international, avec un rayon d'action assez large, en direction du port de Trieste, et par le chemin de fer méridional sur le grand axe transcontinental de l'Orient-Express (Calais-Istanbul). En 1963, la gare de Villa Opicina (autrefois Poggioreale Campagna) a été complètement rénovée pour rendre possible le triage quotidien de 1 200 wagons ; dans la gare voisine de Prosecco, on a aménagé une escale pour le passage du bétail avec un entrepôt hors-douane (punto franco).

Parmi les cols routiers de 1ère catégorie (province d'Udine), quatre se trouvent dans le secteur montagneux et cinq dans le secteur de collines (un dans la province de Gorizia et quatre dans la province de Trieste, qui se trouve être ainsi la mieux équipée pour ce genre d'infrastructures). En allant du nord vers le sud, on rencontre successivement les cols suivants : *Fusine Laghi* (Rateče) sur la route Tarvisio-Jesenice, *col du Predil* (Predel) sur la route Tarvisio-Bočec (Plezzo) — Nova Gorica, Ucea (Učeja) devenu de 1ère catégorie en 1966 sur la route Tarcento — Kobarid (Caporetto) — Bočec (Plezzo), *Stupizza* (Robič) sur la route Cividale-Kobarid (Caporetto), *Gorizia-Casa Rossa* (Rožna dolina) sur la route Gorizia-Ljubljana, *Ferneti* (Fernetičič) sur la route Trieste-Ljubljana, *Pese* (Kozina) sur la route Trieste-Rijeka (Fiume), *Rabuiese* (Skofije) sur la route Trieste-Pula (Pola) et S. Bartolomeo (Lazaret) devenu de 1ère catégorie en 1965 sur la route côtière de l'Istrie.

Les cols de 2ème catégorie se trouvent regroupés dans certains secteurs, en rapport avec les exigences de l'agriculture : dans le secteur de Cividale sur la ligne de partage des eaux qui descend du mont Matajur au torrent Judrio, dans la municipalité de Grimacco, Drenchia et Stregna (3 permanents et 4 saisonniers) ; dans le secteur goritien du Collio, dans les municipalités de Dolegna, Cormons et S. Floriano (9 permanents et 2 saisonniers), dans le secteur de Gorizia (4 permanents et 1 saisonnier), dans le secteur du Karst de Trieste (5 permanents et 5 saisonniers) et dans le Muggesano (4 permanents).

Il existe un col en dehors d'une municipalité, dans le Tarvisiano. C'est la *Galerie de Bretto* (mines du Predil), utilisé par les mineurs yougoslaves qui travaillent dans les mines de zinc et de plomb (Cave del Predil). Quelques cols saisonniers sont devenus ensuite permanents : Ponte Vittorio et Robedischis (Robidisce) dans le secteur de Cividale du Natisone central ; le col de Plessiva (Plesivo), dans le Collio, améliore les rapports entre le Tarcentino et le Caporetto. Après l'entrée en vigueur des accords d'Udine, on a aussi créé quelques nouveaux cols saisonniers (Plessiva, déjà mentionné et devenu ensuite permanent. S. Mauro et Salcano II, tous dans le Goriziano). Dans le secteur de Trieste, on a fusionné les cols permanents de Caresana et Prebenico (Plavje).

On a amélioré au fur et à mesure l'équipement des cols, surtout ceux de 1^{ère} catégorie. Cependant, cet équipement n'a pas pu suivre le rythme croissant de la circulation et présente un décalage sans cesse grandissant par rapport aux besoins, comme en font foi les queues interminables de voitures qui, aux heures de pointe et durant les jours de congé, doivent patienter presque une heure pour pouvoir passer. Le passage de véhicules commerciaux se fait plus lentement encore, puisqu'ils sont soumis à des opérations de douane plus complexes. C'est pour cette raison qu'il y a parfois, dans les principaux cols, de véritables embouteillages. Pour remédier à ces inconvénients qui font du tort surtout au port de Trieste, en concurrence sérieuse avec d'autres ports, on a projeté (du côté italien) de construire deux grands *autoports* (maintenant dans la phase de construction) au col goritien de la Casa Rossa et au col triestin de Ferneti. Ces « ports terrestres » modernes pourront offrir au trafic commercial des contrôles douaniers et sanitaires plus rapides et la possibilité de décomposer et de recomposer des chargements, d'effectuer de l'entreposage, avec ou sans franchise. Des services bancaires, d'assurances, de logement sont aussi prévus, de façon à pouvoir réduire le temps et, par conséquent le coût, des passages et à favoriser le développement des transports routiers, déjà très développés dans la plupart des pays européens. Les autoports pourront aussi offrir de meilleurs services aux personnes en transit, surtout au niveau de l'assistance touristique.

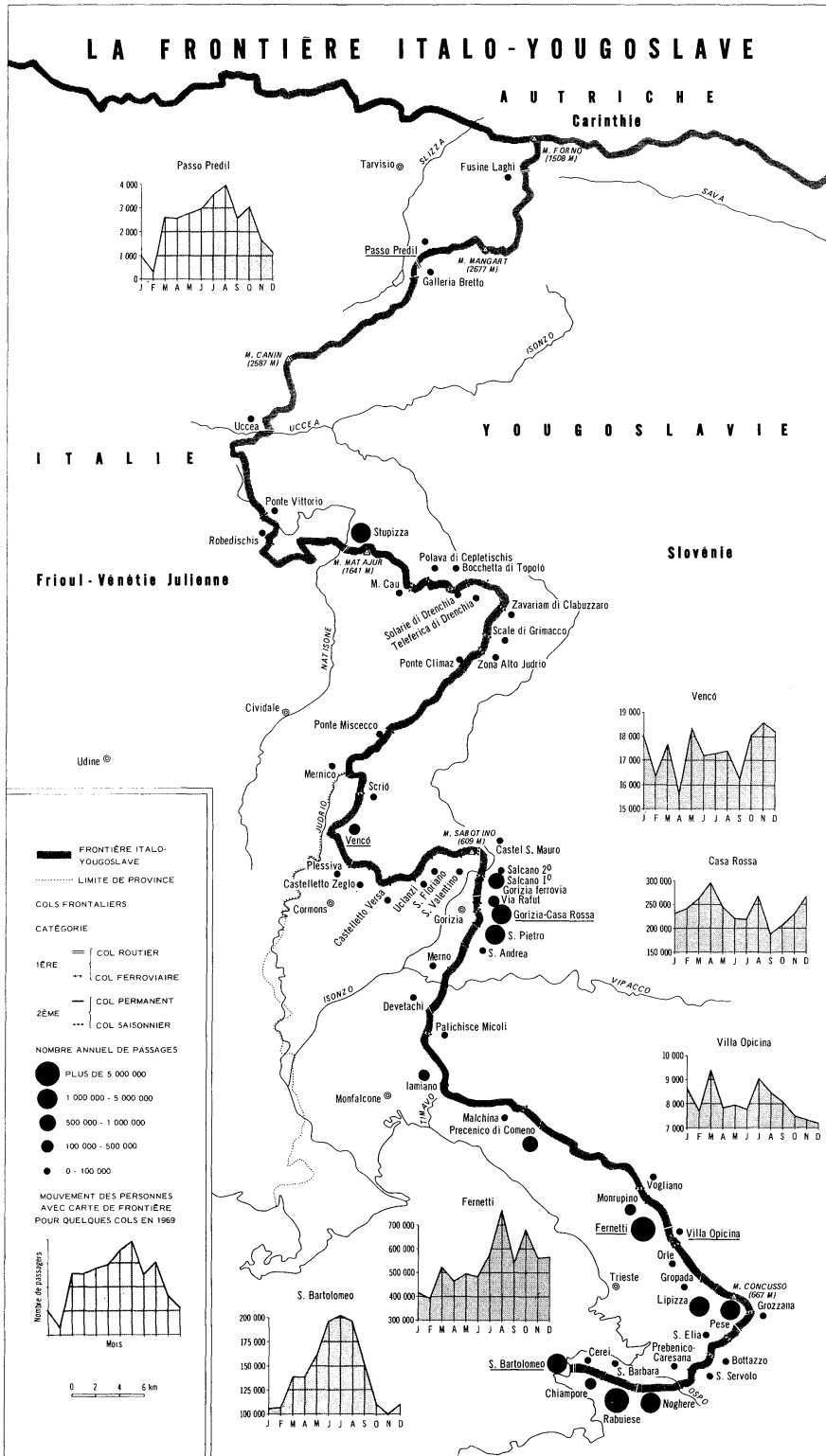
Une autre amélioration sera encore apportée avec le prolongement (prévu jusqu'aux cols de Gorizia — Casa Rossa, et de Trieste-Ferneti et Trieste-Pese) du réseau d'autoroutes des deux pays, et précisément des autoroutes Venise-Villesse-Gorizia-Ljubljana, Venise-Trieste-Ferneti-Ljubljana et Venise-Trieste-Pese-Fiume.

5. *Le mouvement des personnes* (figure 1)

L'expansion progressive de la fonction internationale de la frontière italo-yougoslave est confirmée par l'augmentation incroyable du nombre de passages de personnes, nombre qui a atteint en 1972 (pour tous les cols du Frioul-Vénétie Julienne) environ 90 millions d'unités, alors qu'en 1955, il n'atteignait même pas le million. Parmi ces gens, 60% ont passé avec un passeport et 40% avec les documents prévus par les accords d'Udine.

Après la première décennie de fermeture, la période de 1955 à 1962 a été marquée par une expansion modeste, un peu plus élevée seulement dans les cols du secteur de Trieste. C'est en 1963 qu'on a enregistré une première explosion vraiment sensible et une deuxième en 1965, directement reliées à de nouveaux avantages prévus par les accords d'Udine et à l'accroissement des retombées économiques réciproques. Ce sont tout d'abord les Yougoslaves qui répondent massivement, puisqu'au début ce sont les étrangers qui dominent dans les passages avec passeport, et les Yougoslaves

Figure 1



pour les passages avec des cartes de frontière. À partir de 1965, le pourcentage a connu un renversement très net et, depuis ce temps, ce sont les Italiens qui alimentent de loin la majorité des passages.

Les passages avec une carte de frontière sont généralement plus constants par rapport à ceux qui se font avec passeport. De façon évidente, ces derniers sont affectés par des courants touristiques venant de régions plus éloignées et plus sujets à changement. Le mouvement des frontaliers a eu facilement le dessus jusqu'en 1965 (jusqu'en 1968 dans le secteur de Gorizia). Par la suite, allant de pair avec l'expansion du tourisme international, ce furent les passages avec passeport qui prirent la relève ; ils sont plus nombreux encore aujourd'hui même si, depuis 1972, ils sont fortement à la baisse, suite surtout aux mesures sanitaires adoptées par les deux pays pour se protéger respectivement de l'épidémie de petite vérole qui a éclaté en 1972 dans une région de la Yougoslavie, et de l'épidémie de choléra qui s'est déclarée en 1973 dans certaines régions d'Italie. D'après les statistiques dont on dispose jusqu'à maintenant, l'année 1970 a enregistré le plus grand nombre de personnes passées : mais il est trop tôt pour conclure que c'est le début d'une courbe descendante.

Le *mouvement ferroviaire* des personnes, qui aboutit aux cols de Villa Opicina (pour plus de 99,5%) et de Gorizia-S. Marco a toujours été de proportions modestes par rapport au trafic routier ; tout en suivant l'évolution quantitative de tous les passages, il a oscillé de façon moins marquée à cause de la rigueur inhérente aux transports ferroviaires qui sont conditionnés par un nombre fixe de services et de wagons. Ce trafic a représenté en moyenne un peu plus de 1% du total des passages (3% dans le secteur de Trieste) et il est constitué en très grande partie par des passages avec passeport (au-delà de 90%). Dans ce cas, ce sont les Yougoslaves qui dominent nettement (il en arrive même des républiques les plus éloignées de la fédération), soit à cause du taux inférieur de personnes motorisées existant dans ce pays, soit à cause du coût moins élevé des transports par voie ferrée.

Une analyse complète du mouvement des personnes, pour les différents secteurs et pour chaque col, peut être effectuée seulement pour les passages avec des papiers de frontière, qui font l'objet d'un examen de la part de la Commission mixte italo-yougoslave pour l'application des accords d'Udine. Cette Commission se réunit périodiquement pour évaluer la marche du trafic local. Les données disponibles, fournies par la police frontalière et publiées par le Commissariat du Gouvernement de la Région Frioul-Vénétie Julienne, ne sont toutefois pas très fiables, puisqu'elles sont le résultat d'estimés approximatifs et non pas de relevés réguliers presque impossibles à effectuer avec le volume actuel du trafic. C'est pour cette raison que les sources italiennes et yougoslaves comportent des estimés sensiblement différents.

Si l'on prend en considération les statistiques pour les cinq dernières années, on remarque, pour la période 1968-72, une moyenne annuelle de 34 267 000 passages (cela concerne tous les passages effectués dans le Frioul-Vénétie Julienne). Le secteur de loin le plus fréquenté est le *secteur de Trieste* qui a enregistré 75,6% des passages ; suivent dans l'ordre le *secteur de Gorizia* avec 20,2%, le *secteur de Cividale* avec 3,8% et le *secteur de Tarvisio* avec 0,4%. Comme les quatre secteurs ont à peu près la même longueur, il est évident que les différents indices de flux sont en rapport avec la quantité de frontaliers qui se trouvent à l'intérieur des 2 zones frontalières respectives, avec le nombre de véhicules-moteur immatriculés dans les mêmes zones et avec les distances des plus gros centres habités par rapport à la frontière, de même qu'avec la présence marquée ou non parmi les frontaliers de propriétaires de biens agricoles sur les deux versants de la frontière et, de façon plus générale, de propriétaires agricoles intéressés par la vente de leurs produits au-delà de la frontière.

Pour la période de cinq ans considérée, on remarque une augmentation globale assez moyenne des passages (+ 26,4%) mais dont la progression est discontinue et qui présente aussi des années négatives (1969 et 1972). Le *secteur de Trieste* (+ 24,4%) présente un aspect de plus grande irrégularité, puisqu'ici plus qu'ailleurs les passages sont conditionnés par l'avantage qu'ont les gens d'effectuer au-delà de la frontière certains achats et donc par les fluctuations dans les prix et les changes. Au contraire, dans le *secteur de Gorizia* influencé par le voisinage des villes de Gorizia et Nova Gorica, l'augmentation a été plus lente, mais plus continue (51,9%). Le *secteur de Cividale* et le *secteur de Tarvisio* s'acheminent vers une diminution très nette (-35,2% et -40,7 respectivement), à cause d'une baisse dans les passages agricoles. La diminution des flux dans ces deux derniers secteurs est influencée considérablement par le dépeuplement en montagne, qui s'opère sur les deux versants de la frontière.

Les enregistrements des passages pour chaque col ont été publiés jusqu'en 1969 seulement ; donc on ne devra considérer que les années 1968-1969, dont les statistiques peuvent être considérées comme étant assez semblables à celles des années 1971-1972.

La plupart des passages se sont effectués sur les cols de *1ère catégorie* (73,8%) qui se trouvent sur les routes principales et sur les chemins de fer et qui sont mieux équipés pour un écoulement rapide des courants de passage. Les cinq cols du secteur de Trieste sont particulièrement actifs (78,1% du mouvement sur les cols de 1ère catégorie) ; même dans les secteurs de la province d'Udine, les cols de ce genre absorbent des flux bien supérieurs aux moyennes de chaque secteur, tandis qu'on remarque le contraire dans le secteur de Gorizia seulement où ce sont des cols de catégorie inférieure qui ont une importance considérable.

Les cols permanents de 2ème catégorie ont absorbé au-delà d'un quart du mouvement (26,1%) avec une supériorité très nette, dans ce cas aussi,

du secteur de Trieste (62,7% du mouvement sur les cols de cette catégorie) et une participation accrue du secteur de Gorizia (36,8%). Au contraire, le mouvement à travers les *cols saisonniers de 2ème catégorie* est très négligeable (0,1%) et il tend à baisser à cause aussi de la promotion du col de Plessiva à la 1ère catégorie. Ce mouvement concerne presque exclusivement le secteur de Gorizia (83,4%) et, en particulier, la région du Collio.

Les *passages à des fins agricoles* baissent continuellement, suite à l'abandon progressif des activités rurales, qui frappe même les zones de frontière, soit parce que ce sont des zones secondaires par rapport aux régions où elles se trouvent, soit parce que l'économie frontalière favorise la mobilité de la population. En 1968, on a compté 294 000 passages de cette catégorie, soit 1,0% de tous les passages avec des papiers de frontière. Ils concernent, pour plus des deux tiers, les agriculteurs yougoslaves (67,6%) qui trouvent encore profitable la vente de leurs produits au-delà de la frontière. Les deux tiers des passages se sont effectués dans le secteur de Gorizia où les passages agricoles atteignent 3,4% du total. Mais le secteur où ces passages ont une plus grande incidence relative, c'est le Tarvisiano avec 15,2% par rapport au total; cependant, dans ce secteur, les citoyens yougoslaves sont presque exclusivement concernés. Les frontaliers italiens qui sortent pour des raisons agricoles sont mieux représentés dans les secteurs de Cividale (46,2%) et de Trieste (45,8%).

Si l'on passe maintenant à l'*analyse de chaque col*, on remarque que le mouvement des personnes apparaît fortement concentré, pour la simple raison que 8 points de passages ont attiré, pendant les années 1968-69, 84,3% de tout le mouvement avec un flux qui dépasse le million de passages :

COL	CATÉGORIE	SECTEUR	NOMBRE MOYEN DES PASSAGES (1968-1969)	POURCENTAGE
1. Rabuiese	I	Trieste	7 040 901	23,9
2. Ferneti	I	Trieste	6 032 695	20,5
3. Casa Rossa	I	Gorizia	2 946 275	10,0
4. Prebenico- Caresana	II	Trieste	2 218 334	7,5
5. Pese	I	Trieste	1 947 432	6,7
6. S. Bartolomeo	I	Trieste	1 823 641	6,2
7. Stupizza	I	Cividale	1 651 869	5,6
8. S. Pietro	II	Gorizia	1 142 020	3,2
TOTAL			24 823 167	84,3

Le record, qui au début était détenu par le col Rabuiese, est passé en 1969, au col de Ferneti. Les cols de 2ème catégorie de Prebenico-Caresana et de S. Pietro jouent le rôle de compléments pour les cols de Rabuiese et de

Casa Rossa respectivement, quand ces derniers sont trop congestionnés ; les deux autres font alors un triage du mouvement des personnes qui ont un passeport et des véhicules commerciaux.

On dispose de données plus complètes sur les passages avec passeport, selon les nationalités et les papiers de frontière seulement dans le cas de la *province de Trieste*. De la sorte, on remarque que le total des passages est passé de 2 964 000 en 1956 à 57 967 000 en 1972, après avoir atteint un maximum de 67 369 000 en 1970. Le mouvement avec des cartes de frontière a dominé jusqu'en 1965 ; après quoi, il a atteint l'indice le plus bas en 1969 (36,1%) et il est remonté jusqu'à 48,7% en 1972 faisant suite à une diminution dans les passages avec passeport. Pour ce qui est du mouvement international, les étrangers sont représentés par les Yougoslaves pour les deux tiers, suivis des Allemands et des Autrichiens (au-delà d'un quart). En ce qui a trait au mouvement avec des cartes de frontière, les Italiens dominent nettement depuis 1963 (72,6% en 1972), alors qu'ils sont légèrement en avance depuis 1965 pour ce qui est des passages avec passeport.

Tous les *cols internationaux* sont caractérisés par un mouvement avec passeport qui est deux fois plus grand que celui avec des cartes de frontière. Ils ont enregistré, en moyenne, les flux suivants pour les années 1968-69 :

COL	PASSAGES avec passeport	POURCENTAGE	PASSAGES avec cartes de frontière	POURCENTAGE	TOTAL
1. Rabuiese	11 831 078	62,7	7 040 901	36,3	18,871 979
2. Ferneti	11 965 915	66,5	6 032 695	43,5	17 998 610
3. Pese	6 287 194	76,2	1 967 432	23,8	8 254 626
4. S. Bartolomeo	2 976 569	62,0	1 823 641	38,0	4 800 210
5. Villa Opicina (ferroviaire)	1 005 861	20,3	107 863	9,7	1 113 724
TOTAL	34 066 577	69,4	15 005 030	30,6	49 071 607

Chaque col a son *rythme annuel de flux* qui est relié aux aspects physiques de l'endroit, raison pour laquelle les cols de montagne se différencient de ceux de collines. Le *rythme annuel de flux* est cependant relié surtout au genre de fonction de chaque col : tourisme balnéaire, de montagne, religieux, de shopping, etc. Ce rythme est influencé particulièrement par l'incidence des festivités en dehors du dimanche qui ne concordent pas toujours dans les deux états limitrophes. Chaque col présente un double maximum de flux : le premier, très fort, lors des mois d'été (juillet ou août) ; le deuxième, plus faible, lors du mois de décembre à l'occasion des festivités de Noël. Quelques cols ont aussi un troisième maximum lors du mois des festivités de Pâques. Le minimum absolu se retrouve pendant les mois de février ou de janvier, et un deuxième minimum en novembre ou bien en décembre aussi, pour ce qui est des cols de 2ème catégorie qui sont favorisés

par les mouvements agricoles. À titre d'illustration, on présente les diagrammes des passages avec cartes de frontière pendant les années 1968 et 1969 pour quelques cols représentatifs (figure 1) : col du Predil, le col de montagne le plus élevé, qui joue un rôle touristique surtout en été ; S. Bartolomeo, col côtier, qui a une fonction touristique balnéaire surtout ; Ferneti, col karstique, qui a des fonctions multiples ; Villa Opicina le plus important col ferroviaire ; Casa Rossa, col goritien à fonctions multiples ; Vencò, col de colline, ayant une fonction surtout agricole.

6. *Le mouvement commercial*

La fonction internationale de la frontière italo-yougoslave se traduit surtout dans le secteur du trafic commercial, très actif sur les cols ferroviaires ainsi que sur quelques cols routiers de 1ère catégorie. Malheureusement, seules les statistiques concernant le *mouvement ferroviaire* relevant des Chemins de Fer de l'État sont publiées régulièrement. Cependant, ces statistiques concernent seulement le nombre de wagons qui passent et le tonnage des marchandises transportées.

Si l'on considère la période 1961-1972, pendant laquelle les cols de Villa Opicina et de Gorizia ont été en activité, on remarque un mouvement très important mais assez discontinu et sans rapport aucun avec l'évolution du mouvement des personnes. Cet état des choses contraste avec celui des autres cols ferroviaires italiens, qui ont enregistré une hausse régulière pour la même période. Les marchandises entrées sont toujours supérieures aux marchandises sorties, et cela entraîne un fort déséquilibre entre les deux directions du trafic. En limitant maintenant notre analyse à la période 1967-1971, on remarque que 181 734 wagons en moyenne par année sont passés à travers les deux cols italo-yougoslaves, ce qui équivaut à 11,6% de tout le mouvement frontalier italien, pour un total de 2 402 085 tonnes de marchandises représentant 9,9% de tout le trafic frontalier italien. Le col de Villa Opicina a laissé passer en moyenne, pour la même période, 84,3% des wagons et 82,7% des marchandises, mais il se classe seulement sixième parmi les 10 cols italiens. Le col de Gorizia a enregistré toutefois une augmentation bien plus grande (+ 28,3%) par rapport au col de Villa Opicina (+ 9,0%) ; tous les deux sont cependant encore loin des niveaux de saturation. En 1972, le mouvement a atteint son point le plus élevé depuis l'après-guerre, grâce à une augmentation considérable des passages dans le secteur de Gorizia, qui ont représenté 21,0% des wagons et 25,4% des marchandises.

Le mouvement ferroviaire des marchandises a lui aussi son rythme annuel puisqu'il est influencé par des facteurs de climat et de marché, avec des maxima en juillet et en octobre/novembre et des minima en août et en janvier/février.

Le passage de *bétail vivant* sur les cols ferroviaires revêt une importance particulière à cause de tout l'équipement spécialisé qu'il demande

pour le contrôle sanitaire, pour le fourrage et l'abreuvement. En 1972, un cinquième des wagons qui ont traversé ont sorti un total de 1 702 010 têtes de bétail en provenance, pour les deux tiers, de la Yougoslavie et, pour un tiers, d'autres pays de l'Europe. L'escale ferroviaire de Prosecco a permis le triage de 95,7% des têtes de bétail, mais elle a été victime plusieurs fois d'engorgements qui étaient le résultat de grèves ou de chargements exagérés et qui ont causé la mort de plusieurs animaux. Le rôle de l'escale de Gorizia est, par contre, très inférieur.

En ce qui concerne le *mouvement des camions avec remorque*, sur les cols routiers, les statistiques dont on dispose sont très fragmentaires. Cependant, les cols les plus actifs sont ceux de Trieste-Ferneti (avec 49 428 passages en 1971) et ceux de Gorizia-Casa Rossa (avec 34 168 passages) alors que le rôle commercial des autres cols est sans importance.

7. Conclusion

L'examen du mouvement des personnes et des marchandises à travers la frontière italo-yougoslave, nous révèle sa fonction internationale très intense. Celle-ci repose sur des bases économiques et culturelles vraiment solides, mais pour se réaliser, elle demande un effort constant visant à l'amélioration des rapports politiques entre les deux pays voisins. Cependant, les tendances plutôt irrégulières du trafic dénoncent l'existence de facteurs artificiels qui parfois limitent et parfois encouragent les courants du trafic sur une base de stabilité représentée par le trafic frontalier local.

Le principal moyen pour favoriser la fonction frontalière, se trouve dans les *Accords d'Udine* qui ont apporté un nouveau climat de confiance réciproque chez les populations frontalières. Ces accords ont eu des répercussions énormes à l'intérieur de deux zones de frontière, ils ont influencé radicalement les habitudes des habitants et amélioré, directement ou indirectement, leur niveau de vie. Dans le cadre d'une amélioration générale de l'économie, ce sont les secteurs hôtelier et du commerce de bétail qui en ont bénéficié particulièrement ; du côté yougoslave en ont bénéficié aussi les secteurs agricoles et zootechnique, de même que le niveau de l'emploi, qui est avantage par les mouvements pendulaires de travailleurs, en constante augmentation. La balance des paiements yougoslave, très déficitaire dans les échanges commerciaux avec l'Italie, a connu des bénéfices considérables.

Par suite du trafic frontalier, les villes italiennes de Trieste, Gorizia, Cividale et Tarvisio ont pu élargir leurs zones d'influence au-delà de la frontière, en développant considérablement le secteur des activités tertiaires. Par ailleurs la zone frontalière yougoslave a pu assister à la naissance d'un réseau très dense de points de vente (distributeurs d'essence, boucheries, super-marchés) en fonction de la clientèle italienne exclusivement. Dans les deux zones, on a dû faire face à de nouveaux problèmes

d'aménagement du territoire, pour faire face à la circulation intense des véhicules motorisés, ainsi qu'à la demande de services touristiques et de logements. La création de deux villes jumelles transfrontalières, Gorizia et Nova Gorica (dont le développement nécessite une coordination opportune de la part des deux états) a été d'un éclat très particulier.

L'affirmation progressive de la fonction internationale a fait de la frontière italo-yougoslave, surtout dans le secteur de collines, un centre d'attraction de la population et des activités économiques, qui se regroupent en particulier autour des principaux cols, mais elle a aussi fait de la frontière un centre de formation culturelle européenne, très riche et très prometteur. L'élargissement de ce climat de collaboration jusqu'à la frontière autrichienne dans les régions de la Carinthie et de la Styrie tend à réaliser un développement coordonné de toute la région des Alpes orientales. Pour cela, on a donné récemment à cette région le nom d'« Alpe Adrienne », qui pourrait trouver, justement dans des limites politiques ouvertes, la base d'une économie intégrée dans le cadre d'une région frontalière internationale plus étendue.

BIBLIOGRAPHIE

- BONIFACIO, G (1971) *Il traffico turistico di transito tra l'Italia e la Jugoslavia nei valichi della Regione Friuli-Venezia Giulia*, « I Simposio Internazionale sui problemi dell'Alto Adriatico », Abbazia, pp. 5-16.
- CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA, *L'andamento economico del Territorio di Trieste*, anni 1955 - 1972.
- COMMISSARIATO DI GOVERNO NELLA REGIONE AUTONOMA FRIULI — VENEZIA GIULIA, *Bollettino di Statistica del Territorio di Trieste*, anni 1955 - 1969.
- COMMISSARIATO DI GOVERNO NELLA REGIONE AUTONOMA FRIULI + VENEZIA GIULIA, *Annuario Statistico*, anni 1971, 1972, 1973.
- JERSIC, M. (1970) *Odprtost mej kot dejavnik v razvoju slovenskih obmejnih regij* (L'apertura dei confini come fattore di sviluppo delle regioni slovene di frontiera). Lubiana, Ist. di Geografia dell'Università, 1970, pp. 132.
- REGIONE AUTONOMA FRIULI — VENEZIA GIULIA, *Compendio Statistico 1972*.
- SAMBRI, C. (1970) *Una frontiera aperta: indagini sui valichi italo-jugoslavi*. Pubbl. dell' Ist. di Sociologia Internazionale di Gorizia, Bologna, Forni. pp. 302.
- VALUSSI, G. (1972) *Il confine nordorientale d'Italia*. Pubbl. dell'Ist. di Sociologia Internazionale di Gorizia, Trieste, LINT pp. 329.
- VRISER, I. (1974) *Le zone d'influenza delle città slovene e delle località centrali con particolare riguardo alle regioni di frontiera*, « IV Incontro Geografico Italo - Sloveno » (Pordenone, 1973), Pubbl. Ist. di Geografia della Facoltà di Lingue dell'Università di Trieste, n. 2, Udine, 1974.

RÉSUMÉ

VALUSSI, Giorgio : La fonction internationale de la frontière italo-yougoslave

L'auteur, après une introduction méthodologique portant sur le rôle international joué par les frontières politiques, examine la nouvelle frontière italo-yougoslave, fixée par le traité de Paris de 1947 et par le Mémoire de Londres de 1954.

Après les accords d'Udine de 1955, cette frontière, qui se caractérisait par son aspect de « rideau de fer », très fermé aux échanges internationaux, a commencé à s'ouvrir lentement, notamment pour les contacts entre frontaliers. Sur un arc de 216 km, on a

progressivement organisé jusqu'à 59 postes de douane, classés en postes de 1^{ère} et de 2^{ème} catégories suivant qu'ils admettent le transit international avec passeport ou le transit local avec carte de frontière pour les ressortissants des deux pays qui demeurent sur une bande de territoire large de dix km, de chaque côté de la frontière, et pour les habitants des deux zones de l'ancien Territoire libre de Trieste. Ces postes sont soit permanents soit saisonniers.

L'auteur met ensuite en relief le rapport entre la distribution de ces postes de douane, les caractéristiques physiques de la frontière et les conditions socio-économiques des régions frontalières ; il analyse le mouvement des personnes et des marchandises qui s'y est développé de 1955 à 1972.

Au cours de 1972, les entrées et sorties dans les deux sens ont atteint le chiffre très important de 90 millions.

Même si ce mouvement fait surtout apparaître l'importance des intérêts économiques entre frontaliers, il ne faut pas oublier qu'il constitue aussi un indice très évident de la profonde vocation que la frontière italo-yougoslave a pour les relations internationales.

Cette vocation s'explique par la complémentarité des économies des deux pays, par le développement des échanges entre l'est et l'ouest de l'Europe, par les affinités ethniques et enfin par l'exigence de reconstituer des unités géographiques naturelles après les découpages imposés par la nouvelle ligne de frontière. C'est ainsi que les postes de frontière finissent par devenir des pôles d'attraction de la population et de l'activité économique et par contribuer à la formation d'une véritable conscience culturelle européenne, favorisant, de la sorte, l'essor coordonné de la région alpine orientale avec la participation de toutes les régions environnantes : le Frioul-Vénétie Julienne, la Slovénie, la Carinthie et la Styrie.

MOTS-CLÉS : Géographie politique, frontière italo-yougoslave, fonction internationale, flux transfrontaliers, infrastructure frontalière.

ABSTRACT

VALUSSI, Giorgio : The International Function of the Italo-Yugoslavian Border

Following a methodological introduction of the international function of political border, the author examines the new Italo-Yugoslavian frontier traced out by the Paris treaty of 1947 and the London Agreement Memorandum of 1954.

Originally an « iron curtain » type closed to international exchanges, the border slowly began to open following the Udine Agreements of 1955. Along a border line of 216 kms, frontier posts were progressively established, these were subdivided into first class international posts (transit with passport permitted) and second class local posts (transit with frontier papers of the population residing within 10 kms on both side of the border and in the two zones of the former Free Territory of Trieste) ; the latter are in turn subdivided into permanent and seasonal posts.

The author compares the distribution of the frontier posts with the physical characteristics of the border and the social and economic conditions of the land strips facing the frontier ; he then analyses the gradual development of the movement of persons and goods between 1955 to 1972. In 1972, 90 million crossings were recorded in the two directions.

Even though such a movement has a particular economic significance for the inhabitants of the frontier, its role in international relations must not be overlooked. This tendency is explained by the complementary economies of the two countries, by the

development of the exchange of goods between the Western and the Eastern European countries, by the ethnic and cultural affinities of the frontier populations, and by the exigencies of recomposition of natural geographic units broken by the political border.

Thus the border tends to become a line of attraction for the populations, as well as for the economic activities and European cultural formation, and it tends to realize a coordinated development of the Eastern Alpine Region, composed of Friuli-Venezia Giulia, Slovenia, Carinthia and Styria.

KEY WORDS : Political Geography, Italo-Yugoslavian Border, International Function, Trans-Border Exchanges, Boundary Equipment.