

Histoire de l'immigration en PACA aux XIX^e et XX^e siècles

Yvan Gastaut



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/hommesmigrations/226>

DOI : 10.4000/hommesmigrations.226

ISSN : 2262-3353

Éditeur

Musée national de l'histoire de l'immigration

Édition imprimée

Date de publication : 1 mars 2009

Pagination : 48-61

ISSN : 1142-852X

Référence électronique

Yvan Gastaut, « Histoire de l'immigration en PACA aux XIX^e et XX^e siècles », *Hommes & migrations* [En ligne], 1278 | 2009, mis en ligne le 29 mai 2013, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/hommesmigrations/226> ; DOI : 10.4000/hommesmigrations.226

Histoire de l'immigration en PACA aux XIX^e et XX^e siècles

Par Yvan Gastaut,
maître de conférences en histoire contemporaine, université
de Nice Sophia-Antipolis, membre de la Maison des sciences de l'homme (MSH)
et du Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine (CMMC).



Marseille, 1943 © Paul Almasy - AKG-Images

Depuis toujours terre d'immigration, la région est devenue, aux XIX^e et XX^e siècles, un pôle majeur d'immigration, avec des spécificités contrastées bien marquées : migrations des villes et des campagnes, migrations de luxe et de travail, prépondérance du pôle marseillais et spécificité du pôle azuréen, notamment dû à l'essor du tourisme. Bien que de nombreux travaux existent sur certains aspects de l'histoire de cette immigration, des recherches restent à faire, qui mobiliseraient toutes les méthodologies historiques pour permettre de comprendre les logiques spatiales, socio-économiques et culturelles de la région.

Terre d'immigration depuis l'Antiquité

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) est une terre d'immigration très ancienne, comme en témoignent l'installation des colons grecs de Phos et celle des riches propriétaires terriens italiens de la République puis de l'Empire romain. Seule une histoire sur le très long terme, de l'Antiquité à nos jours⁽¹⁾, permettrait de restituer toute l'évolution et la complexité du brassage des populations dans ce creuset qu'est le Sud-Est français.

Il s'agit d'une région aujourd'hui très urbanisée avec une population de 4,5 millions de citoyens, soit 90 % de sa population, qui approche les 5 millions d'habitants. Une majorité réside dans ses quatre grandes métropoles, Marseille, Nice, Toulon et Avignon, et dans les nombreuses villes moyennes de plus de 20 000 habitants. Les 300 000 étrangers ou 430 000 immigrés recensés en PACA, selon le distinguo établi par l'Insee⁽²⁾, représentent près de 10 % de la population et vivent, eux aussi, principalement dans ces espaces urbains, même si leur présence en zone rurale n'est pas à négliger.

L'essor du tourisme explique la logique des flux migratoires

Étudiée sur deux siècles, la région a beaucoup changé : plusieurs travaux historiques ont bien montré les mutations socio-économiques de la région en y incluant l'importance du fait migratoire⁽³⁾. Outre la spectaculaire croissance démographique et une répartition des populations sur le territoire régional de plus en plus déséquilibrée, les trois quarts vivant dans une bande d'environ 100 kilomètres de largeur qui suit l'axe de la vallée du Rhône et le littoral, l'essor du tourisme est d'une importance capitale pour comprendre la logique des flux migratoires. La vocation agricole n'est plus la principale caractéristique de PACA. La trilogie traditionnelle méditerranéenne fondée sur le blé, la vigne et l'olivier a aujourd'hui quasiment disparu, et l'exode rural a touché les régions à agriculture extensive, dès la seconde moitié du XIX^e siècle, surtout les Alpes du Sud. Autre élément majeur pour bien appréhender la question de l'immigration, la région PACA est faiblement industrialisée par rapport au reste du pays : elle s'inscrit dans une zone qui n'a pas connu la révolution industrielle du milieu XIX^e siècle et qui n'a été concernée que de manière ponctuelle par l'essor industriel du XX^e siècle⁽⁴⁾. En revanche, le secteur tertiaire est triomphant avec aujourd'hui 79 % des actifs (contre 3 % pour le primaire et 18 % pour le secondaire). PACA, perçue et vécue comme une région où il fait bon vivre, est, depuis le début des années 1960, la première région touristique l'été, la seconde l'hiver⁽⁵⁾.

Une immigration attirée vers les centres urbains

Ainsi, les villes dont l'accroissement naturel est faible, quand il n'est pas négatif, doivent l'essentiel de leur gain démographique aux "*estrangiers*", terme désignant en Provence celui qui n'est pas né sur place. Grosses pourvoyeuses d'emplois, elles drainent toute une population issue des départements limitrophes, paysans de la montagne ou habitants des petits bourgs oubliés par le progrès et attirent aussi de nombreux travailleurs immigrés. Si la Provence a toujours été une terre d'immigration, c'est à partir du milieu du XIX^e siècle que les mouvements migratoires ont pris une ampleur exceptionnelle faisant de la future région PACA un espace cosmopolite. Par exemple, les Italiens constituent un tiers des admissions à l'arsenal de Toulon en 1860, 43 % des ouvriers de la parfumerie Chiris à Grasse, au début du XX^e siècle. Ils représentent alors 20 % de la population de Marseille, 25 % de La Seyne, et de Nice, 30 % à Cannes. Ce sont les pêcheurs napolitains de la presqu'île de Saint-Mandrier, près de Toulon, ou du quartier Saint-Jean à Marseille, les petits commerçants toscans du cours Saleya à Nice, les nourrices lucquoises si recherchées par les familles bourgeoises et, surtout, les Piémontais. Ces derniers sont partout, dans l'agriculture périurbaine, le bâtiment, l'hôtellerie, les usines et les ports. Nouveaux venus, ils constituent toujours un pourcentage relativement important de la population, y compris dans les petites villes.

Si l'histoire de l'immigration à l'échelle régionale n'a jamais fait l'objet d'une étude historique, plusieurs travaux apportent une somme de connaissance non négligeable et constituent une solide base de réflexion : approches sectorisées par départements, ou plus souvent par villes, comme Marseille ou Nice, voire par quartier ; approches par nationalité ou groupe minoritaire comme les Russes, les Suisses, les Italiens ou les Maghrébins. De même, aucune étude n'a envisagé l'échelle de l'histoire contemporaine dans son ensemble, les travaux portant des périodisations plus serrées.

Tourisme et immigration de luxe à l'est...

Bien que l'on puisse remonter jusqu'au XVIII^e siècle, grâce aux travaux de Michel Vovelle⁽⁶⁾, l'orientation générale des activités économiques et sociales de la région PACA en lien avec la présence d'étrangers sur deux siècles se résume à un découpage simple : tourisme à l'est et industries à l'ouest. Ainsi, deux sortes d'immigrations sont à distinguer : une immigration de luxe, faite d'une minorité, et une immigration de masse, caractéristique des flux migratoires du XX^e siècle essentiellement.

La vocation touristique du littoral de la Provence orientale remonte à l'époque moderne. Hyères et Nice sont, au XVIII^e siècle, les deux seules stations hivernales au monde. Le tourisme est l'élément moteur de l'urbanisation, il submerge les anciennes activités côtières, provoquant une explosion démographique et accentuant le déséquilibre entre le littoral en plein essor et l'intérieur qui se vide de ses hommes et de sa substance économique⁽⁷⁾. Les étrangers apprécient le climat local, considéré comme favorable aux loisirs sous toutes ses formes et aux santés délicates.

Après 1815, de part et d'autre du Var qui est alors un fleuve-frontière, les Anglais lancent de nouvelles stations, lord Brougham à Cannes en 1834 et James Henry Bennet à Menton en 1849. Les riches aristocrates britanniques se font construire châteaux et villas dans des parcs immenses à la végétation exotique. En 1860, Nice redevenue française accroît le potentiel touristique de la région. La voie ferrée atteint Menton en 1869 et met ainsi la Riviera à portée des grandes capitales européennes. Des trains de luxe acheminent des flots de migrants de Paris, Vienne, Saint-Petersbourg, Londres. À Cannes en 1867, on compte 522 familles d'hivernants parmi lesquelles la plupart sont étrangères, le triple, dix ans plus tard, sept fois plus à la veille de la Première Guerre mondiale.

L'immigration de luxe connaît un essor remarquable à partir des années 1870-1880. Lords anglais, Allemands, Russes ou

Slaves s'installent, toujours plus nombreux, sur la Côte d'Azur, investissant les plus beaux hôtels et se faisant construire les demeures les plus fastueuses. Certes, ces grands aristocrates, membres des cours royales d'Angleterre, de Belgique ou de Russie, ne constituent pas une immigration définitive puisqu'ils partagent leur temps entre les environs de Nice et leur patrie d'origine, mais ils entraînent la venue, définitive celle-là, auprès d'eux, d'une myriade de domestiques qui s'installent à l'année sur la Côte d'Azur afin d'y entretenir les installations et les demeures de leurs maîtres. La preuve de cette immigration est fournie au début du XX^e siècle par l'édification, au cœur de la cité niçoise, de l'église russe, pour permettre aux Russes résidant dans la ville de suivre les offices selon le rite orthodoxe.

Après avoir connu une forte décrue après la Première Guerre mondiale, cette immigration de luxe reprend dans une période récente sur la Côte d'Azur, mais aussi dans le Vaucluse qui constitue un nouveau pôle d'attraction. Néanmoins, pour spectaculaire qu'elle soit, elle ne constitue que la partie émergée de l'iceberg, donc la plus infime : elle se double en effet d'une immigration de masse.

La vocation touristique du littoral de la Provence orientale remonte à l'époque moderne. Hyères et Nice sont, au XVIII^e siècle, les deux seules stations hivernales au monde.

...industries et immigration de masse à l'ouest

La situation est très différente dans la Provence occidentale où la croissance urbaine repose en grande partie sur l'industrie. Loin d'égaliser les puissantes concentrations industrielles de l'Europe du Nord-Ouest, elle présente, sous forme ponctuelle, des implantations qui vont de la fabrique traditionnelle à la technologie la plus avancée et qui attirent des travailleurs étrangers. À Salon-de-Provence, à partir de 1873, la voie ferrée, un embranchement du PLM, favorise l'essor de deux activités anciennes : le négoce des huiles et l'industrie du savon. Pour Gardanne, c'est la modernisation de l'exploitation de lignite, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, qui est déterminante : la production est passée en cent ans de 12 000 à 625 000 tonnes. Cette industrie emploie en 1811 moins de 100 ouvriers paysans sur l'ensemble du bassin, elle en emploie 2 800 à plein-temps un siècle plus tard. S'y ajoute en 1894 une usine de traitement de la bauxite dans le Var, alors premier département producteur de France. Si Arles et Avignon voient leur fonction portuaire s'effondrer avec l'arrivée du chemin de fer, ce dernier apporte néanmoins des compensations : les ateliers de réparations ferroviaires, installés à Arles en 1856, occupent 1 200 à 1 400 ouvriers étrangers à la ville, l'équivalent des emplois supprimés dans la marine. Avignon, où les activités anciennes périclitent, accueille, en 1880, un important dépôt de locomotives qui attire quelque 2 000 cheminots. Dans ces cas, les apports extérieurs soutiennent la croissance relative de la population.

Sur la côte, les progrès de la construction navale reflètent le développement des échanges maritimes. Les chantiers se modernisent en adoptant la vapeur, l'hélice, les coques en fer. À La Ciotat et à La Seyne, ils passent sous le contrôle du puissant groupe capitaliste des Messageries maritimes et font travailler, dès le second Empire, environ 2 500 ouvriers dans chaque ville. En 1901, la Société des chantiers et ateliers de Provence, créée deux ans plus tôt par l'armateur marseillais Alfred Fraissinet, lance son premier navire à Port-de-Bouc : forte de cette activité, la ville passe de 1 500 habitants à la fin du XIX^e siècle à 3 400 en 1911. À la même époque, l'arsenal constitue à Toulon l'élément majeur de la vie économique, et occupe à lui seul un dixième de la population active de la région PACA. L'industrie joue donc pour toutes les villes de l'ouest le même rôle fondamental que le tourisme pour les stations de la Côte d'Azur à l'est.

Au-delà de ce découpage un peu artificiel, toute la région est progressivement gagnée par une immigration de masse, celle d'un "*lumpenprolétariat*" qui est tout le contraire d'une immigration de luxe. Ces travailleurs immigrés s'implantent partout dans la région à partir des dernières décennies du XIX^e siècle en relation avec les phénomènes d'industrialisation et d'urbanisation.

L'industrie moderne supplante les industries traditionnelles : la ruée vers Marseille

Dans cet ensemble sociogéographique, la ville de Marseille est un cas à part, unique. La cité phocéenne connaît une impressionnante croissance : 100 000 habitants à la fin de l'Ancien Régime ; 300 000 à la fin du second Empire ; plus de 800 000 au début des années 2000, ce qui déséquilibre l'ensemble de la région. Depuis le milieu du XIX^e siècle, une industrialisation moderne fondée sur les données du commerce marseillais, sur les constructions navales, le lignite de Fuveau Gardanne, les bauxites du Var, l'utilisation pétrolifère de l'étang de Berre coïncide avec un déclin de presque toutes les industries traditionnelles. Or, l'industrie nouvelle, à peu d'exceptions près, a concentré les usines et les hommes, dans un rayon de 50 kilomètres autour de la ville de Marseille, tandis que la vieille industrie dispersée, conjuguée à l'exode rural, affaiblit le reste de la région. L'aspect démographique de ces changements est particulièrement frappant : par exemple, la Haute-Provence, exsangue, n'assure plus le rôle de réservoir humain, de foyer d'émigration régionale qu'elle avait joué pendant des siècles. La croissance de la basse Provence, littorale et marseillaise, est contrainte de s'alimenter à d'autres sources, celle de l'immigration extérieure et internationale.

Marseille, premier port de France et de Méditerranée

À Marseille, tout gravite autour du port, devenu le premier de France et de Méditerranée. À partir de 1849, une mutation s'accomplit qui va conditionner l'avenir de la cité phocéenne : l'arrivée du chemin de fer. D'autant que, depuis 1850, les eaux de la Durance permettent la modernisation et le développement des industries. La vapeur, utilisée comme force motrice dans les usines et sur les navires, révolutionne la production et les transports. Sous le second Empire, la ville se dote d'un système capitaliste moderne grâce à l'installation de plusieurs succursales de banques et la création en 1865 de la Société marseillaise de crédit. Enfin, l'ouverture de six nouveaux bassins portuaires sur le littoral nord, de 1844 à 1914, porte à 20 kilomètres la longueur des quais et à 200 hectares la superficie des plans d'eau⁽⁸⁾. En 1870, Marseille se place au premier rang des ports d'Europe continentale avant de se laisser dépasser par Hambourg, Anvers et Rotterdam à la fin du siècle. La ville reste cependant la place commerciale principale du sud de l'Europe en relation avec les cinq continents. Elle est la "porte de l'Orient" et de l'Afrique mais aussi celle du "Nouveau Monde" où débarque un nombre crois-



sant d'immigrants, notamment italiens. En 1913, la ville possède 17 sociétés d'armement, son port est fréquenté par une soixantaine de compagnies de navigation françaises et étrangères. Sa position centrale – entre l'Europe du Nord et l'Afrique et entre l'Atlantique et les “au-delà de Suez” – favorise les échanges les plus divers de marchandises exotiques et de produits manufacturés. Toutefois, les déceptions consécutives au percement de l'isthme de Suez, qui ne fait pas de Marseille “l'entrepôt de la Méditerranée” comme on l'avait espéré, pousse la ville à étendre sa fonction industrielle : savon, pain de sucre, pâtes alimentaires Scaramelli, Rivoire et Carret, bougies Fournier, bière Phénix, amer Picon, vermouth Noilly, les tuileries briqueteries, industries chimiques et métallurgiques déjà anciennes, hauts-fourneaux créés plus récemment sous le second Empire, usine de la Barasse où l'on fabrique de l'alumine depuis 1906 complètent le dispositif auquel il faut ajouter les manufactures de tabac et d'allumettes. Ainsi, Marseille est devenue, au début du XX^e siècle, une grande ville populaire, à près de 50 % ouvrière, où les travailleurs migrants, principalement italiens, représentent le cinquième de la population.

La cité phocéenne, ville de migrants

Marseille a accueilli de manière successive, à partir du XVII^e siècle, trois vagues migratoires principales : italienne, arménienne et nord-Africaine. Malgré les spécificités socioculturelles de chacune et l'attachement puissant de certaines de ces communautés à leurs traditions, la ville a toujours su absorber les nouveaux arrivants sans heurts, en faisant montre d'une grande tolérance, notamment en ce qui concerne la pratique des cultes. La xénophobie a cependant existé de manière régulière, occasionnant parfois des poussées de fièvre comme, en 1881, avec l'affaire des "Vêpres marseillaises" qui illustre le rejet des travailleurs italiens, victimes des préjugés et de la violence physique. Un siècle plus tard, en 1973, ce sont les Algériens qui sont la cible d'un racisme virulent à la suite d'un fait divers dramatique, l'assassinat d'un traminot par un Algérien. Toutefois, la mosaïque marseillaise n'a jamais donné lieu à un véritable métissage. Les minorités intégrées sont restées tout de même fortement structurées autour de leurs références respectives.

Le cas de Marseille au cœur de la question de l'immigration en France

Entre accueil et rejet, la cité phocéenne se place au cœur de la question de l'immigration en France à l'époque contemporaine. Parmi les nombreux chercheurs à s'être intéressés au sujet, l'historien Émile Témime a entrepris, avec succès, le vaste projet de retracer une histoire des migrations à Marseille sur le temps long, depuis les origines de la ville et en soulignant l'étonnante diversité de ses composantes⁽⁹⁾. La migration avait jusqu'alors été abordée dans différentes histoires de Marseille ou de la Provence, mais jamais de manière spécifique. Apportant un solide socle de connaissance, l'étude d'Émile Témime a été complétée par différents travaux scientifiques abordant, pour tout ou partie, la question des migrations pour la seule ville de Marseille. Le cas de Marseille est de fait omniprésent dans les études abordant l'immigration, attention totalement justifiée dans les faits. Une nouvelle génération de chercheurs pilotés par Pascal Blanchard et Gilles Boëtsch en 2005 avec *Marseille, porte Sud*⁽¹⁰⁾ apportent un excellent complément, notamment en matière d'iconographie, à l'œuvre d'Émile Témime, de même que toutes les approches plus fines proposées par la collection dirigée par Émile Témime et Pierre Milza "Français d'ici, peuples d'ailleurs" aux éditions Autrement. Différents lieux et/ou nationalités sont étudiés sur des périodes données comme le quartier de Belsunce⁽¹¹⁾, le camp du Grand Arénas⁽¹²⁾, les Comoriens⁽¹³⁾, les colporteurs africains⁽¹⁴⁾. Très utiles également, les tra-

vaux d'économistes comme ceux de Bernard Morel⁽¹⁵⁾ et de sociologues comme ceux de Jocelyne Cesari⁽¹⁶⁾, Véronique Manry⁽¹⁷⁾, Jean Viard⁽¹⁸⁾ ou Michel Péraldi⁽¹⁹⁾ révèlent que, depuis une vingtaine d'années, des problématiques fécondes nourrissent la réflexion dans les sciences humaines et sociales sur la question des migrations dans la cité phocéenne.

Une répartition inégale de la population étrangère sur le territoire régional

L'évolution de l'immigration en PACA épouse la tendance nationale. Depuis le XIX^e siècle, elle constitue le reflet des grands événements, crises et évolutions que connaissent la région et le pays en lien avec l'état des relations internationales. Cela se traduit souvent par des vagues d'arrivée et, parfois, par des départs. La courbe évolutive ci-dessous permet de mettre en relief les évolutions de ces flux.



D'une manière générale, PACA se divise en deux séries de départements : ceux où l'immigration est très élevée, les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes, qui se disputent la première place selon les années de recensement, ainsi que le Var, qui conserve fidèlement sa troisième position ; à ceux-là, s'ajoutent les départements où l'immigration, pour marquer en profondeur la donne démographique, demeure relativement faible par rapport au reste de la région. Les Basses-Alpes, devenues plus tard les Alpes-de-Haute-Provence, sont souvent plus touchées par l'immigration que les Hautes-Alpes, et moins que le Vaucluse, certaines années de recensement pouvant infirmer ce constat général.

Il n'est ainsi pas rare que les deux premiers départements, les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes, accueillent à eux seuls plus de 70 % de la population étrangère

de toute la région. La position frontalière ou portuaire de ces deux départements constitue le facteur principal de cette situation, analyse qui vaut également en partie pour le Var. Mais il ne faudrait pas mettre la faiblesse de l'immigration dans les autres départements (Vaucluse, Basses-Alpes puis Alpes-de-Haute-Provence et Hautes-Alpes) uniquement sur le compte des conditions naturelles. S'il est vrai que certaines nationalités, comme les Italiens ou les Espagnols, se sont dirigées vers les zones rurales où les attendent de rudes travaux, l'immigration dans les campagnes n'a jamais été, en PACA, un phénomène massif⁽²⁰⁾, même à la fin XIX^e siècle, période de fort peuplement des campagnes. Si l'on prend ainsi les cinq chefs-lieux d'arrondissement de la région les plus peuplés d'étrangers en 1872, l'on ne trouve que des villes littorales, la cinquième, La Seyne-sur-Mer, ne comptant que peu d'immigrés par rapport à Marseille, en tête du classement.

Ces observations ne font que se confirmer encore plus nettement au XX^e siècle, comme le montre le recensement de 1990 qui divise les données entre "partie rurale" et "partie urbaine" dans la plupart des départements : ce ne sont jamais plus de 5 % des immigrés en moyenne, dans le meilleur des cas, qui choisissent la campagne. Grâce aux recensements, il est possible de cerner le profil de la population étrangère en PACA à travers les XIX^e et XX^e siècles, notamment la répartition des différentes nationalités. Les chiffres peuvent également dévoiler d'autres aspects et donner une idée des modes et même des causes de l'immigration de ces différentes nationalités.

L'immigration italienne et maghrébine en PACA

Il est d'usage de caractériser les différentes phases de l'histoire de l'immigration, en PACA comme ailleurs, selon les nationalités prédominantes : à une "période italienne" succéderait ainsi un "moment maghrébin". Cette image, si elle correspond dans les grands traits à la réalité, doit cependant être questionnée et nuancée. Les réflexions d'Émile Témime sur l'évolution de la population immigrée à Marseille peuvent s'appliquer à l'ensemble de la région et constituent un socle intéressant pour analyser les données statistiques.

Il est indéniable que les Italiens ont écrit les pages les plus nombreuses et les plus importantes de l'histoire de l'immigration dans la région et même, par la force de leur présence et de leur action, de l'histoire de la région en général ; pour beaucoup, Français comme Italiens, la frontière apparaît comme une barrière absurde, tant le sort d'une partie importante de la région fut intrinsèquement lié au sort de l'Italie⁽²¹⁾. Il est significatif que, à la veille de la Seconde Guerre mondiale, sur fond de revendi-

cations irrédentistes, les Niçois pro-Italiens et pro-Français aient nourri une vaste polémique afin de savoir quelle était la réelle identité de Nice⁽²²⁾. La frontière semble en fait scinder artificiellement une zone, soudée par plus de points communs que de différences. Frontière, parfois ignorée, d'autant qu'elle se révèle perméable en de nombreux points, sans compter qu'elle n'est parfois tout simplement pas indiquée, notamment dans les zones de haute montagne⁽²³⁾. Aussi, PACA peut-elle apparaître comme une simple marge de l'Italie. Le rôle de l'immigration italienne a fait l'objet de nombreuses études, souvent fouillées et ayant fait date. Citons simplement ici quelques données, que fournissent les recensements : en 1911, sur 132 469 étrangers dans les Bouches-du-Rhône, pas moins de 114 635 viennent d'Italie, soit 86 % ; dans les Alpes-Maritimes, 87 556 des 118 842 étrangers sont italiens, soit près de 74 %. Les petits départements ne sont pas en reste : dans les Hautes-Alpes, le rapport s'élève à 3 212 sur 3 409, ce qui porte la proportion à 94 %, les Basses-Alpes offrant des chiffres avoisinants. Si elle subit un fléchissement au fil du temps, la proportion d'Italiens, dans la population étrangère totale, reste forte et dominante : en 1936, elle est de 55 % dans les Bouches-du-Rhône, de 76 % dans les Alpes-Maritimes comme dans le Var, et toujours de 81 % dans les Hautes-Alpes. Certes, il faut tenir compte des naturalisations, mais les chiffres reflètent une régression des nouvelles arrivées. Cette présence ne chute pas immédiatement après 1945 : au recensement de 1946, la nationalité italienne est la première indiquée et compte encore pour 75 % de l'immigration dans les Alpes-Maritimes, mais pour 43 % dans les Bouches-du-Rhône, et les départements abritant moins d'étrangers suivent une tendance analogue, comme le Vaucluse, qui ne compte plus que 52 % d'Italiens.

Est-ce à dire pour autant qu'ils sont supplantés par une autre colonie, comme celle des Maghrébins ? Une courbe retraçant l'évolution parallèle des Italiens et des Maghrébins au XX^e siècle invite à repousser une observation si tranchée.



L'évolution des deux groupes de population est claire, mais il serait abusif de conclure que les Maghrébins, d'ailleurs composés de trois nationalités contre une, ont complètement remplacé l'ancienne population italienne. Ils représentent le premier groupe d'immigrés mais sont loin de dominer l'ensemble de la colonie étrangère de manière écrasante, le cas des Bouches-du-Rhône demeurant toutefois une exception. Le pic de la présence des Maghrébins, en 1990, se rapproche du niveau de l'immigration italienne dans sa phase descendante, vers la fin des années 1930. De plus, l'élargissement de la palette des nationalités présentes implique qu'il est de plus en plus difficile pour une nationalité de détenir à proprement parler le monopole : ainsi, pour cette même année 1990, si la part des Maghrébins s'élève à 60 % dans les Bouches-du-Rhône, elle n'est que de 38 % dans les Alpes-Maritimes, et de 28 % dans les Hautes-Alpes. Il existe en revanche un profil commun des colonies italienne et maghrébine : l'ancienneté et la force des liens avec la région PACA⁽²⁴⁾, la diffusion uniforme à travers la région, et la présence de structures communautaires fortes.

Permanence de la population européenne

Plusieurs indices confirment l'idée qu'il n'existe pas à proprement parler, pour l'ensemble de la région, de prédominance maghrébine, au premier rang desquels la permanence de la colonie européenne. Les nationalités présentées dans les tableaux de recensements en témoignent d'emblée : en 1968, par exemple, la moitié des nationalités, six sur douze⁽²⁵⁾, appartient à l'Europe continentale. Pour cette même année, les Européens représentent dans toute la région 154 384 étrangers sur un total de 252 104, soit 61 %. Dans certains départements, la proportion est nettement plus élevée, comme dans le Vaucluse, avec 82 %, ou les Hautes-Alpes, avec 75 %. La présence européenne faiblit toutefois de plus en plus mais se maintient à 105 049, en 1999, soit 43 %⁽²⁶⁾ ; dans les Alpes-Maritimes, les chiffres officiels comptent 69 % d'étrangers d'origine européenne, ce qui ne reflète cependant pas le cas général.

Terre d'immigration, la région PACA est sans conteste un pôle majeur de la présence étrangère en France, au XIX^e et au XX^e siècles. Outre les nombreux travaux déjà effectués sur certains aspects de cette histoire, il reste encore beaucoup à chercher et à écrire. L'originalité de cette région tient à ses contrastes entre migrations des villes et migrations des campagnes ; migrations de luxe et migrations de travail ; poids des réfugiés ; prépondérance du pôle marseillais et spécificité du pôle azuréen. Ces contrastes imprègnent l'espace régional et donnent à la présence immigrée une importance capitale pour qui veut comprendre les logiques spatiales, socio-économiques et culturelles de PACA. Dans la mesure où il convient d'analyser ce champ,

sous tous ces aspects, toutes les méthodologies historiques doivent être mobilisées : histoire politique et des représentations, histoire sociale, socio-histoire, micro-histoire, dans la perspective de mettre en lumière, non seulement les apports de ces migrants sur le temps long, mais aussi les modalités de leur intégration, dans une identité régionale largement modelée par ces apports multiples. ■

Notes

1. Témime, Émile (dir.), *Migrance, histoire des migrations à Marseille*, Édisud, Aix-en-Provence, 1989-1991.
2. Voir Pillet, Colette, *Les Populations immigrées en PACA*, Insee-Fasild, 2004.
3. Voir, notamment, Baratier, Édouard (dir.), *Histoire de la Provence*, Toulouse, Privat, 1969 ; Emmanuelli, François-Xavier (dir.), *La Provence contemporaine de 1800 à nos jours*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1994 ; ou encore Bordes, Maurice (dir.), *Histoire de Nice et du pays niçois*, Toulouse, Privat, 1976 ; Ruggiero, Alain (dir.), *Nouvelle histoire de Nice*, Toulouse, Privat, 2006.
4. Le nombre d'actifs employés dans l'industrie est, par exemple, deux fois inférieur à celui de la région Rhône-Alpes. Les actifs sont concentrés dans la vallée du Rhône et les zones littorales : 90 % des établissements y sont localisés. Les Bouches-du-Rhône regroupent un tiers des établissements, les Alpes-Maritimes seulement un quart. Les deux départements alpins ne sont quant à eux guère industriels (moins de 10 %). Principales zones : les chantiers de construction navale à Toulon, dont l'activité commence dès l'annexion de la Provence à la France, complétés par les ateliers de La Seyne puis ceux de La Ciotat. Il faut attendre les années 1960 avec Fos-sur-Mer pour voir se développer un complexe industrialo-portuaire intégré à la conurbation de Marseille.
5. Les activités de tourisme et de loisirs se sont répandues sur l'ensemble de la région. Ainsi, dans tous les cantons le nombre de résidences secondaires est élevé : 450 000 pour l'ensemble de la région, dont les deux tiers dans le Var et les Alpes-Maritimes. Dans les communes du littoral et dans un grand nombre de communes de montagne, sous l'effet du tourisme et des loisirs, le nombre des habitants double en été.
6. Vovelle, Michel, "Les migrations en Provence au XVIII^e siècle", in *Recherches Régionales*, n° 4, 1981.
7. Une seule exception toutefois, Grasse, où la parfumerie traditionnelle, stimulée par le développement de marché et l'apparition de techniques nouvelles, entre dans l'ère industrielle.
8. Le port est alors équipé de sept formes de radoub, de 37 hectares de hangars et d'entrepôts ainsi que d'un dock monumental.
9. Témime, Émile (dir.), *Migrance, histoire des migrations à Marseille*, op. cit.
Le premier tome porte sur "La préhistoire de l'immigration (1482-1830)", le deuxième sur "L'expansion marseillaise et l'invasion italienne" (1830-1918)", le troisième sur "Le cosmopolitisme dans l'entre-deux-guerres" et le quatrième sur "Le choc de la décolonisation" (1945-1990).
10. Paris, La Découverte, 2005.
11. Témime, Émile, *Marseille transit, les passagers de Belsunce*, Paris, Autrement, 1995. Voir également un article publié dans *Vingtième siècle*, "Marseille, ville de migrations", vol. 7, n° 1, 1985.
12. Témime, Émile, Deguigné, Nathalie, *Le Camp du Grand Arénas (1944-66)*, Paris, Autrement, 2001.
13. Direche-Slimani, Karima, Le Houérou, Fabienne, *Les Comoriens à Marseille, d'une mémoire à l'autre*, Paris, Autrement, 2002.
14. Bertoncello, Brigitte, Bredeloup, Sylvie, *Les Colporteurs africains à Marseille*, Paris, Autrement, 2004.
15. *Marseille, naissance d'une métropole*, Paris, L'Harmattan, 1999.
16. Voir notamment l'ouvrage dirigé par Cesari, Jocelyne, Moreau, Alain, Schleyer-Lindenmann, Alexandra, *Plus marseillais que moi, tu meurs !*, Paris, L'Harmattan, 2001.
17. "Belsunce 2001 : chronique d'un cosmopolitisme avancé", in Péraldi, Michel (dir.), *Méditerranéennes, Marseille : derrière les façades*, rapport, 2002.
18. *Marseille, ville impossible*, Payot, Paris, 1995.
19. *Cabas et containers*, Paris, Maisonneuve, 2001.
20. Cf. Faidutt-Rudolph, Anne-Marie, *L'Immigration italienne dans le sud-est de la France*, Gap, Ophrys, 1964, p. 116 sqq ; Claude, Gérard, *Les Étrangers en milieu rural : un siècle d'immigration italienne et espagnole en Provence, 1850-1940*, thèse de doctorat, université d'Aix-Marseille-I, 1992 ; *Id.*, "La mobilité des Italiens en milieu rural au début du siècle, 1890-1930 : approche du phénomène", in *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 11, n° 1, 1995, p. 199-210 ; Schor, Ralph, "Italiens des villes' - Italiens des champs' : l'accueil des immigrés italiens dans les Alpes-Maritimes et le Sud-Ouest", in *Recherches régionales*, janvier-mars 1982.

- 21.** Voir, par exemple, Schor, Ralph, "Nice, entre France et Italie (1870-1875)" in Rainero, Romain H. (a cura di), *Aspetti e problemi delle relazioni tra l'Italia e la Francia*, Milan, Unicopli Cuesp, 2005, p. 29-44.
- 22.** On trouvera la palette des arguments déployés par les deux camps dans Ruggiero, Alain, "1930-1940 : comment prouver que Nice est bien française ?", in *Cahiers de la Méditerranée*, n° 33-34, décembre 1986-juin 1987, p. 127-142.
- 23.** Cf. Tombaccini-Villefranche, Simonetta, "La frontière bafouée : migrants clandestins et passeurs dans la vallée de la Roya (1920-1940)", in *Cahiers de la Méditerranée*, n° 58, juin 1999, p. 79-95.
- 24.** Voir, pour le cas de Marseille, notamment Firro, Kaïs, "Marseille et le Levant de 1861 à 1914", thèse de doctorat, université de Nice, 1979 ; ou encore, sous un autre angle, Guiral, Pierre, *Marseille et l'Algérie, 1830-1941*, Gap, Ophrys, 1957.
- 25.** Il s'agit des Allemands, Belges, Espagnols, Italiens, Portugais et Suisses.
- 26.** Dans les recensements, cette population est indiquée "CEE".

