

U TRENU CORSU, U TRINICHELLU



Un viaduc du chemin de fer près de Bucugnò

DERNIER NÉ, amputé d'un tronçon après la seconde guerre mondiale, puis menacé de disparition, *u trenu* a résisté.

« L'histoire di *U Trenu di Bastia*, est une mine d'informations inépuisable pour l'historien, le sociologue ou simplement le chroniqueur. On y retrouve tous les espoirs, les craintes, les débats, les conflits, que la Corse a connus et connaît encore aujourd'hui : le rôle de l'État, les critiques qui lui sont adressées, le souci du particularisme insulaire, mais aussi la volonté d'être traitée comme une région française à part entière, l'engouement pour le progrès technique, puis la déception devant certaines de ses conséquences, l'importance de l'opinion publique, ses moments de mobilisation puis de démobilisation. L'antagonisme, souvent puéril, entre Ajaccio et Bastia. L'intérêt collectif face aux intérêts particuliers, etc ».

D. Antoni, *Le Provençal*, 1977.

AU SOMMAIRE DE CE BULLETIN

<i>U trenu</i> , un aspect rapide de la question, quelques pistes de recherche -----	1-6
Une ligne Ajaccio-Vico, une étude qui n'a pas abouti -----	6-10
Éléments pour l'histoire du pont du Liamone au XVII ^e siècle -----	10
<i>Lettu per voi... e a leghje da par voi !</i> : ouvrages sur la vigne. <i>I palmenti</i> -----	11
Il faut faire revivre le château de la Punta. Un billet d'humeur -----	12

U TRENU. UN APERÇU RAPIDE DE LA QUESTION QUELQUES PISTES DE RECHERCHES

I - Les moyens de transport avant la construction du chemin de fer... et après

EN 1836, Léonard Pieraggi créa un service régulier de voitures, entre Bastia et Ajaccio, ce qui supposait toute une organisation de relais.

Les articles de journaux fournissent un vocabulaire de l'époque : muletiers, rouliers, voituriers, charretiers, diligences ou pataches.

À préciser avec les souvenirs qui peuvent encore être glanés les pistes possibles :

- les moyens de transports et itinéraires suivis du « village » à Ajaccio ou autour d'un « village » précis...
- le transport en diligence ou voiture à cheval.

II - Les projets de chemins de fer ont été fort nombreux :

- Les plus ambitieux : **trans-méditerranéens.**

1862 : projet d'un chemin de fer sardo-corse ayant pour but de rapprocher les distances Europe-Afrique.

Excellent document sur la Révolution des transports (bateau à vapeur et chemin de fer) et ses conséquences : mise en valeur des pays neufs (ici Algérie), émigration... et retombées économiques sur la Corse, transit entre Marseille, Gênes ou Livourne vers l'Afrique.

1865 : Pieraggi, reprend cette idée, avec l'itinéraire Calvi-Aleria-Bonifacio-Bône.

- Projets **trans-insulaires** :

- desservir Ajaccio-Bastia bien sûr, mais quel tracé ? Par l'intérieur ? Par la côte orientale ? Et le Sud ? Porto-Vecchio-Sartène ? et Bonifacio ? Calvi-Bonifacio par Aleria ?

• **Projet de désenclavement** de régions, considérées « fertiles et très peuplées ».

- Bonifacio-Vico ou Ajaccio-Vico (article p. 6)
- Ajaccio-Sartène et Bonifacio. (1861-64-88-1906).

Dans le Nord : Folelli-Orezza les Eaux

Nebbio

Cap Corse

Voir : A.D Corse-du-Sud. B 223 ; *Créations de voitures*, 1865

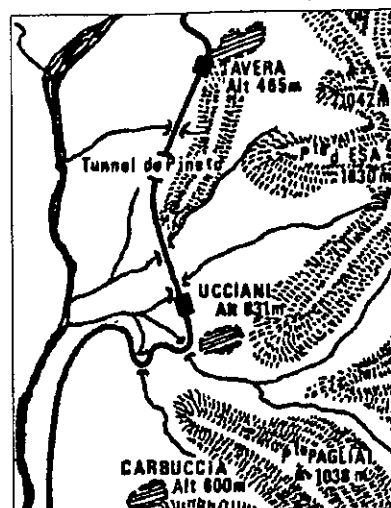
Voir : *Petit Bastiais* : 05/01/1888
Bastia Journal : 20/11/1890.

Voir textes littéraires, récits de voyages ex. celui de l'Anglais Ed. Lear.
Voir A.D. Monti, *Discours...* à la mémoire de Maria Felice l'aubergiste qui compose *A Canzona di u trenu*, A.D.E.C.E.C.1988. On devrait plutôt dire *u lamentu*.

A.D. Corse-du-Sud, B 118 : intérêt : trajet prévu, kilométrage, horaires, avantages pour la Corse.
À rapprocher d'un projet de pont entre Corse et Sardaigne : rapport du « Hudson Institute », 1970.

B 223, *Création de voitures*, op. cit.
Intérêt : trajet, ressources exploitées.
B 186 : *Notes sur le chemin de fer corse* : 1864 : les trois tracés possibles.

Voir par exemple B 223
Conseil général 1886 ; page 165.
B 200. *Chambre de commerce d'Ajaccio*. 1906.
B 181. C. *Chapuis*, *La question des chemins de fer corses*, 1907 : l'achèvement du réseau.



Détours et travaux d'art pour franchir les rivières.

Voir : série 7S 2-3-4, *Petit Bastiais* 11/06/1933, Lettre des établissements Eiffel du 28 février 1893 : réception d'un mandat de 1 426,58 francs pour les ponts de la ligne Mezzana-Corte. Rapports du 31 août 1880 (Carbuccia) et du 22 septembre 1879 (tunnel d'Aspretto).

III - L'ouverture des lignes ferroviaires corses :

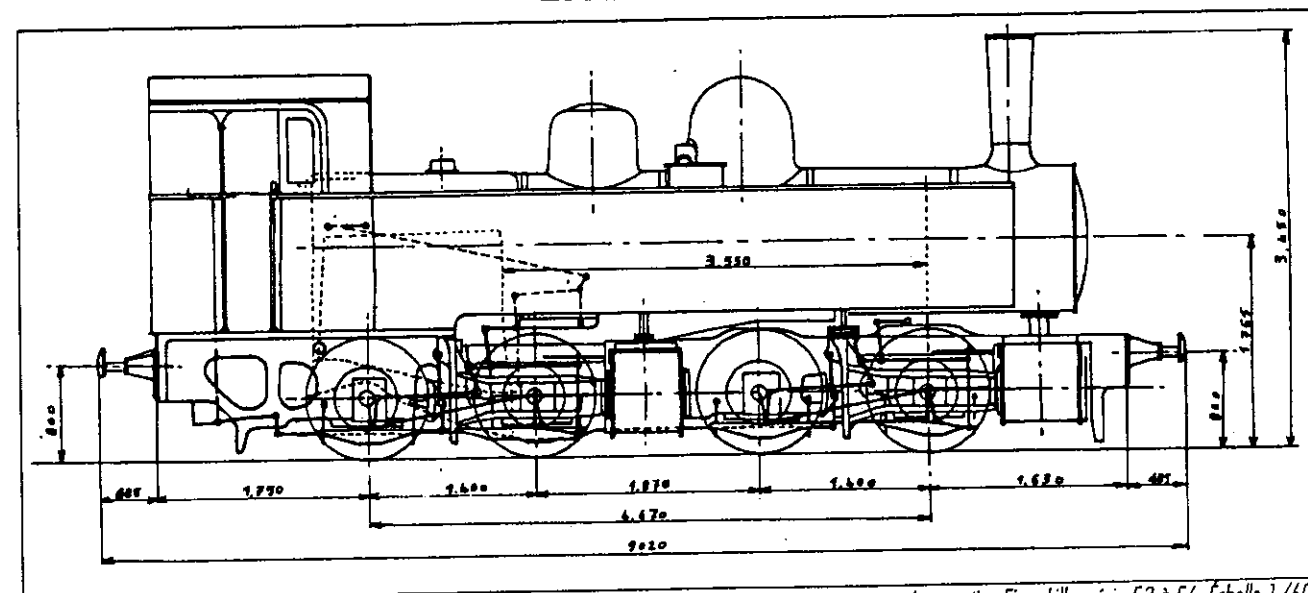
- 1888-1894 Bastia-Ajaccio par tronçons.
- 1893 : Ponte-Leccia-Calvi.
- 1930-1936 : Casamozza-Porto-Vecchio.

- Les difficultés rencontrées :

- expropriations de terrains
- relief
- grand nombre d'ouvrages d'art : ex : construction du tunnel de Vizzavona

- mauvais air-malaria
- main-d'œuvre : problèmes de recrutement, refus d'étrangers par les populations locales
- intervention des bandits

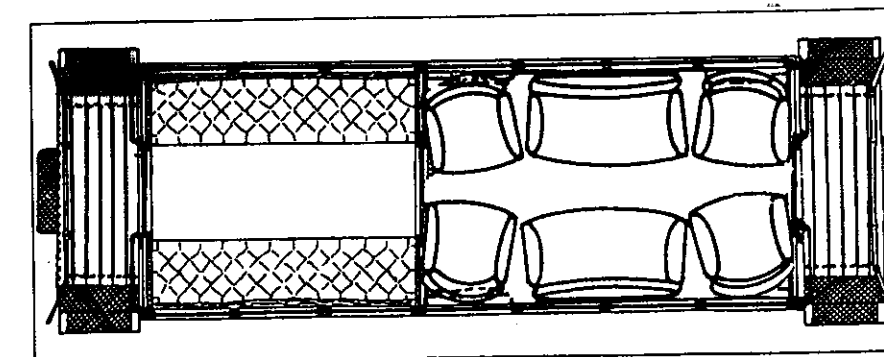
- Le train fonctionne
- Le matériel



Locomotive Fives-Lille, série 53 à 56. Échelle 1/60°.

Dessins J.-P. SOUDET

Magazine des tramways à vapeur et des secondaires, 1984 : les chemins de fer de la Corse.



Plan de la voiture salon à deux essieux type AAFv. Échelle 1/60°.

- Horaires :

- Prix : grille d'évaluation en 1880 pour le continent :
roulage : 35 centimes
chemin de fer : 6 centimes
dos de mulet : 87 centimes
dos d'homme : 3 francs

- Vitesse : à comparer avec la vitesse à cheval ou en voiture à cheval. On reproche vite l'insuffisance de vitesse.

- Confort : bouillottes pour l'hiver, wagon-restaurant.

Voir :
Journal de la Corse : 04/12/1888
Pascal Paoli : 02/12/1894

B 158, *Rapport de la Chambre de Commerce de Bastia.*

Intérêt : vitesse ; causes de la lenteur.

HORAIRE DU CHEMIN DE FER										
Ligne d' Ajaccio à Bastia										
Prix des Pl.			DISTANC.	STATIONS	1.2.3.cl.			1.2.3.cl.		
1 ^o c.	2 ^o c.	3 ^o c.			1	2	3	1	2	3
				AJACCIO.....dép.			mat.		soir	
65	50	35	6	L'ampodiloro arrêt	Train venant de Ghisonaccia		639		12	321
1	75	55	9	Caldanicia			649		1210	331
145	110	80	13	Mezzana			77		1228	349
245	185	135	22	Carluccia			793		1251	365
345	260	190	31	Ucciani			85		1272	382
390	295	215	35	Tavera.....			820		1305	400
470	355	260	42	BOCOGNANO.....			856		1337	418
570	430	315	51	Vizzavona.....			929		1370	436
615	460	340	55	Tattonne.....			949		1391	451
695	520	380	62	Vivario.....			1011		1423	469
760	570	420	68	Vecchio halte.....			1029		1444	484
820	615	450	73	Venaco.....			1035		1465	499
850	640	470	76	Poggio-Riventosa.....			1045		1486	514
				CORTE.....	arr. / dép.	mat.	11		4	741
940	705	515	84	Soveria.....			719		1427	529
1040	780	575	93	Omessa halte.....			744		1451	544
1085	815	6	97	Francardo.....			754		1471	559
1155	865	635	103	PONTE-LECCIA.....	arr. / dép.		811		1516	594
1245	930	685	111	Ponte-Nuovo.....			827		1530	609
1335	10	735	119	Barchetta.....			836		1555	624
1435	1075	780	128	Prunelli di Cas. arrêt	mat.		926		1527	639
1480	1110	815	132	CASAMOZZA.....	arr. / dép.		727		938	654
1535	1150	845	137	Lucciana arrêt			738		944	669
1570	1175	860	140	Borgo.....			746		951	684
1590	1195	875	142	Biguglia.....			752		957	699
1660	1245	910	148	Furiani.....			86		1010	740
17	1275	935	152				816		1019	755

• L'accueil par le public

- Intérêts des populations.

Quelques réactions enthousiastes de ceux qui sont desservis par le train.

Les profiteurs : expropriations...

- Indifférence :

Pas d'inaugurations officielles.

Pourquoi ? Le train dessert peu de régions, et celles mêmes qui possèdent déjà une route convenable. Les gares sont éloignées des villages. Le réseau routier est déficient, de la voie ferrée à l'intérieur du pays.

Ex : mécontentement en Balagne.

- Opposition : services de diligences et aubergistes lésés par la concurrence du rail (à ne pas exagérer).

- Mécontentement : contre la compagnie des chemins de fer (à majorité belge) ; le matériel insuffisant, déjà usé, défectueux, les trains bondés, le personnel mal payé.

Voir *Bastia Journal* : 2 février 1888
7 mars 1888.

Voir *Journal de la Corse* : 14 décembre 1888
Réveil de la Corse : 3 décembre 1891
Bastia Journal : 20 décembre 1890, chemin de fer en Balagne.

Allusion *Bastia Journal* du 5 février 1888. *Lamentu di u trenu* (à situer dans le *Campulani* en 1883 ou 1889 où doit se situer le *campulani* orientale). *Lamentu di u trenu*. Voir A.D. Monti, *Discours*, op. cit.

Voir *Bastia Journal* : 7 avril 1888

IV - Les chemins de fer corses pendant la seconde guerre mondiale

- Peu de documents bruts. Les journaux peuvent être utilisés, ainsi que les témoignages contemporains.

Pistes : les transports effectués grâce au train en 1943, 1944, la liste des destructions.

V - Menaces de suppression

La suppression du chemin de fer de la Corse serait plus qu'un crime, une faute ou le Soleil d'Austerlitz brillera tous les jours sur le Monte d'Oro, article humoristique qui donne une solution pour passer le col de Vizzavona par mauvais temps, le train n'existant plus.

Ex : *Le Patriote* en 1946.

Voir *l'Actualité*, n°3, février 1972 : *Où va le chemin de fer ?* de P. Colombani : tout a commencé avec les destructions de la guerre.

Voir les titres dans les journaux.


Ex. *Petit Bastiais* : 24/10/59

Petit Bastiais : 31/10/1959

NOTRE CHEMIN DE FER EST EN DANGER !

HIER :

- L'ARGENTELLA
- CANARI,
- BARCHETTA



Par an le C.F.C. transporte plus de 300.000 voyageurs

LE COMITÉ DE DÉFENSE DU RÉSEAU FERRE ET DE L'EMPLOI, appelle la population d' Ajaccio à faire du **MARDI 11 JANVIER 1972**, une **JOURNÉE D'ACTION** et de **PROTESTATION**.

GRÈVE de **24h** de **TOUS** à la **MANIFESTATION** à **18h** DEVANT LA GARE

LE COMITÉ DE DÉFENSE DU CHEMIN DE FER ET DE L'EMPLOI.

Rechercher aussi les tracts comme celui qui appelait à la manifestation du 11 janvier 1972, les souvenirs de témoins.

VI - Les amoureux d'U trenu

Si des expositions lui ont été consacrées, le nombre d'articles de journaux le concernant est considérable.

En janvier 1960, Eugène Manonni, titre le second des articles parus dans *le Monde* : un département à la mer, à petit train, grande douleur. La menace de suppression a été bien réelle : « La Corse sera le seul département de France, la seule grande île de Méditerranée sans voie ferrée ». On lui accordait un sursis, quelques subsides :

baccalà per a Corsica. Symbole de la vie et de la mort de la Corse...

Il a résisté, il semble qu'il ne puisse mourir tant qu'il gardera une charge d'affectivité et une part d'aventures ; circulant dans des sites fabuleux, enfilant tunnel sur tunnel, enjambant les vallées sur viaducs étonnants, risquant le déraillement, l'éboulement de terrain (1976), la rencontre avec un troupeau égaré ou un sanglier, l'incendie, s'arrêtant en des gares désuètes. S'il a un passé fabuleux dans la mémoire collective — qui est à recueillir — il a encore un présent riche en péripéties, c'est un atout touristique à ne pas oublier.

L. Poncin.

Voir *La Vie du Rail* n°2312 septembre 1991, *Le conducteur du maquis corse* de M. Giovacchino où est interrogé Doumé Loto : vers 1950, le train patinait même sur les sauterelles.

À consulter

L'Actualité n°3, février 1972, op. cit.

Magazine des tramways à vapeur et des secondaires : les chemins de fer de la Corse par J.C. Rillaud, 1984-4, n°32 : 88 pages sur la question : histoire, tracé, installations, exploitation, matériel roulant, de très nombreuses illustrations sorties de collections : photos, dessins, cartes, horaires.

M. Bejoui, *Les chemins de fer de la Corse*, la Régordane éd. Nice, 1987.

Cette liste n'est pas exhaustive :

Paul Silvani dans le *Provençal Corse* ou Étienne Leca dans ses chroniques de *Nice-Corse Matin*.

Exposition remarquable aux Archives de Haute-Corse en 1977.

Articles : ex. *Le Petit Bastiais* des années 1888...

UNE LIGNE AJACCIO-VICO, CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT LOCAL

DÈS LE 24 SEPTEMBRE 1886, le conseil général vote une somme de 3 000 francs pour les études préliminaires. Ce qui est rappelé dans une nouvelle délibération, le 25 septembre 1887.

Le 1^{er} octobre 1887, le Préfet prie l'ingénieur de faire procéder d'urgence aux études préliminaires pour lesquelles un crédit de 3 000 francs est inscrit au budget. Le 9 novembre 1887, un arrêté du Préfet autorise les ingénieurs, conducteurs et agents des Ponts et Chaussées à pénétrer dans les propriétés privées et à y faire les opérations nécessaires pour l'étude du projet de chemin de fer entre Ajaccio et Vico.

Sont concernées les communes de *Sarrola-Carcopino, Afa, Apietto, Calcatoggio, Saint-André d'Orcino, Cannelle, Sari-d'Orcino, Casaglione, Ambiegna, Arro, Lopigna, Azzana, Salice, Rosazia, Murzo, Letia et Vico*.

Études préliminaires

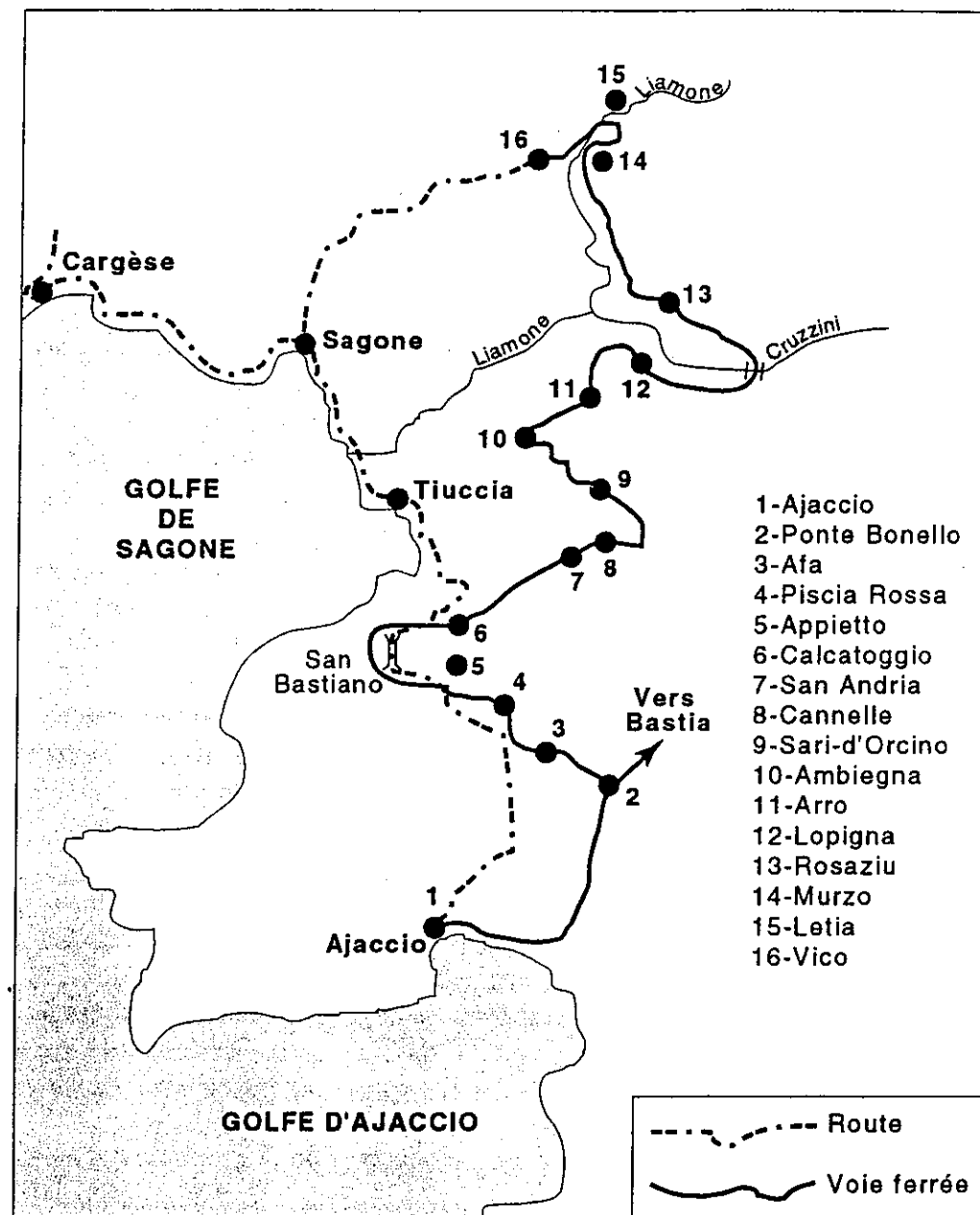
d'un chemin de fer d'Ajaccio à Vico

Le rapport de l'Ingénieur ordinaire souligne :

« Le temps nous faisait défaut pour pouvoir étudier avant la fin de l'année une ligne de plus de 60 kilomètres à travers un pays accidenté. À ce manque évident du temps nécessaire est venu s'ajouter encore une autre cause de retard : l'automne 1887 a été exceptionnellement mauvais et des pluies persistantes d'une abondance jusqu'à présent inconnue dans l'île ont contrarié la marche rapide des opérations sur le terrain et

rendu en outre le prix de revient des études particulièrement onéreux ».

L'Ingénieur donne le résultat des études : Notre tracé se détache de la ligne Ajaccio-Bastia en un point situé entre les stations de *Caldanicia* et *Mezzana*, traverse à niveau la route nationale 199 et se jette entre les hameaux qui sont sur le plateau de *Ponte-Bonello* dans la petite vallée de *Cavallo Morte*. Rampe de 0,018, traversée du canal de la *Gravona* et entrée dans la vallée de *Cavallo Morte* par le



Le tracé de la ligne Ajaccio-Vico, projet non réalisé.

petit col de *Finocchiccia*. À partir de là, on atteint *Afa, Piscia Rossa* et on vient se heurter au contre-fort qui domine le col du *Listincone*, franchi par un petit tunnel de 170 m et on atteint la route nationale 199 à la borne 10,500.

On suit un tracé à peu près horizontal pour atteindre les abords du village de *Calcatoggio* après avoir traversé à nouveau la route nationale 199. Mais sur ce parcours on est obligé de faire une trouée dans les contreforts escarpés de *San Bastiano* au moyen d'un tunnel de 600 mètres.

À partir de *Calcatoggio* on marche à nouveau presque horizontalement sur près de 1 400 mètres pour atteindre le chemin carrossable de *Cannelle* après avoir pris contact avec *Saint-André d'Orcino* un peu au-dessus du village. Pour

gagner de *Saint-André d'Orcino* *Sari d'Orcino*, il faut adopter une rampe de 0,013 sur 2 440 mètres et celle de 0,002 sur 1 620 mètres. On passe alors entre les deux hameaux de *Sari-d'Orcino* pour aboutir à un ravin qui est le point de terminus du tracé.

Il y aura en tout sept stations ou gares d'Ajaccio à Sari : *Ajaccio, Caldanicia, Afa, Appietto, Calcatoggio, Saint-André* (desservant aussi *Cannelle*) et *Sari-d'Orcino*.

Au-delà, il n'a été fait qu'une reconnaissance du terrain :

La station de *Sari-d'Orcino* est presque au niveau du col d'*Ambiegna* et on atteindrait ce col dans de bonnes conditions avec un parcours de

quatre kilomètres sur rampe de 0,0015. Du col d'Ambiegna traversé à 349 m d'altitude on descendrait rapidement avec une pente régulière de 0,02 qui conduirait dans la vallée de la rivière *Cruzzini* en passant par *Ambiegna*, *Arro* et *Lopigna*. Il faudrait percer deux petits tunnels près d'Ambiegna et d'Arro. La descente vers le *Cruzzini* aurait un développement de 9 500 m et la rivière serait franchie à la cote 159 m.

À partir du pont du *Cruzzini* le tracé gravirait les contreforts de la rive droite de la rivière et ceux de la rive gauche du *Liamone* avec une pente uniforme de 0,01 qui conduirait à établir le pont de passage du *Liamone* près du gué de *Traguietta Alla Rena* à environ 299 mètres d'altitude après un développement de 1 400 mètres.

Du pont du *Liamone* on arriverait à la gare de *Vico* après un parcours de 4 500 mètres sur une rampe de 0,02 qui placerait le point terminus du chemin de fer à l'altitude de 389 m.

De *Sari-d'Orcino* à *Vico*, on aurait les stations d'Ambiegna (desservant aussi *Casaglione*) d'Arro, de *Lopigna*, du *Cruzzini*, de *Murzo*, de *Letia* et de *Vico*.

La station dite du *Cruzzini*, destinée à desservir la vallée de ce nom, serait placée au-dessous de *Rosazia*. La station de *Letia* serait placée à deux kilomètres environ du village après la traversée du *Liamone*.

Entre la ligne Ajaccio-Bastia et Sari-d'Orcino	33 191 m
Entre Sari et Vico	<u>33 000 m</u>

Longueur à ouvrir	65 191 m
-------------------	-----------------

Longueur sur la ligne Ajaccio-Bastia	<u>9 700 m</u>
--------------------------------------	----------------

Longueur totale Ajaccio-Vico	74 891 m
------------------------------	-----------------

Estimation du coût des dépenses (chiffre rond)	10 millions
--	--------------------

Le rapport constatait :

Nous n'avons pas cru que le chemin de fer suive le même tracé que la route nationale 199 laquelle conduit à Vico par le chemin le plus court (51 km), mais ces routes ne nous ont pas un seul endroit habité et par la suite ne viendraient sur

un tel parcours alimenter le mouvement commercial du chemin de fer. La vallée de la Cinarca présente cette particularité fort rare en Corse, à savoir que les villages qui s'y succèdent sont nombreux, se trouvent tous placés au même niveau sur les deux versants de la Liscia, un grand cirque de vingt kilomètres de pourtour.

Paris, le 11 juillet 1888

Les crédits manquant, deux personnages, Jules Vernandon et Louis Henrique proposaient au préfet de continuer les études à leurs risques et périls, de concert avec l'Administration des Ponts et Chaussées au besoin, sous réserve que la concession de la construction et de l'exploitation de la voie leur soit accordée par le Département, moyennant subvention ou garantie d'emprunt à déterminer.

« Au cas où la concession nous serait accordée, nous nous sommes assuré par avance le concours d'un syndicat de capitalistes qui nous garantit les ressources nécessaires à cette entreprise... ».

Paris, le 11 juillet 1888

Le Conseil général accepta les propositions (délibération du 21 septembre 1888). La concession devait bien être accordée de préférence aux pétitionnaires, mais sans engagement du département pour ce qui peut avoir trait à une garantie quelconque.

Ces derniers ne répondirent pas. (Rapport du Préfet au Conseil général, session d'avril 1889).

Ainsi en était-on resté au stade du projet limité aux études préliminaires, faute d'affectation de crédits pour la réalisation.

Au printemps 1890, lors de la venue en Corse du Président de la République, les conseils municipaux de la Cinarca, du *Vicolais* et de *Soccia* relancèrent le projet : relier l'ancien arrondissement de *Vico* au chef-lieu du département par un chemin de fer :

Le Conseil, considérant que la Cinarca et la province de Vico sont renommées pour l'intelligence active de leurs habitants et par la fertilité exceptionnelle de leur sol, qu'une ligne de chemin de fer les reliant au chef-lieu faciliterait l'écoule-

ment de leurs produits et serait une source de richesse pour leurs habitants... priaient Monsieur le Président de la République... de bien vouloir user de sa souveraine influence pour faire accorder aux deux provinces si intéressantes la ligne demandée.

Soccia, le 15 avril 1890

Le Président de la République se rendit d'Ajaccio à Bastia en effectuant le trajet partie en chemin de fer, partie en calèche. Les deux « provinces si intéressantes » attendent toujours leur chemin de fer.

Un nouveau crédit de 1 000 francs, voté en 1890, permit de reprendre les études commencées en 1887 jusqu'à la traversée du ruisseau de *Cruzzini*. Un nouveau crédit de 2 000 francs serait nécessaire pour achever les études jusqu'à *Vico* et pour rédiger l'avant-projet.

Rapport de l'ingénieur

à la session du Conseil général de 1891

Le préfet ne pouvait proposer que 1 000 francs à renouveler.

Présentation du budget départemental de 1882

Les populations du Vicolais ne renoncent pas à « leur chemin de fer »

Par délibération les conseils municipaux (*Letia* 4 juin - *Galeria* 5 juin - *Cargèse* et *Piana* 25 juin - *Vico* 10 septembre - *Evisa* 8 septembre - embranchement *Porto-Evisa* et *Arbori* 29 octobre 1911) délibérèrent ainsi :

(L'assemblée) émet le vœu très énergiquement que le chemin de fer de la côte occidentale Calvi-Sagone-Vico-Cinarca-Calcatoggio et Ajaccio soit mis à l'étude à bref délai, que les travaux préparatoires soient exécutés sans interminables lenteurs et que la construction en soit poussée avec activité.

Insiste auprès des représentants de la Corse pour qu'ils mettent cette question au premier plan de leurs occupations.

Délibération du 10 septembre 1911

du Conseil municipal de Vico

Considérant que l'une des questions corses à résoudre dans le plus bref délai est celle du réseau ferré,

que cette question ne saurait être considérée comme complètement solutionnée par le vote de la Chambre des Députés du 11 juillet dernier, que ce vote ne donnera satisfaction qu'aux intérêts de la côte orientale,

considérant qu'il est de toute urgence de préparer une étude d'ensemble comprenant tout le projet Bonifacio-Calvi en passant par Sartène et Ajaccio,

considérant en outre qu'au lieu d'un embranchement Sagone-Vico il paraît plus conforme aux intérêts bien entendus de la Cinarca et de la province de Vico de donner à la voie ferrée, à partir de Calcatoggio l'itinéraire suivant : Calcatoggio-Sari-Arbori-Vico-Sagone-Cargèse-Piana...

Émet le vœu

que les services compétents soient chargés de préparer dans le plus bref délai un projet de chemin de fer Bonifacio-Sartène-Ajaccio-Calcatoggio-Sari-Arbori-Vico-Sagone-Cargèse-Piana-Calvi.

Prie Messieurs les représentants de la Corse au Parlement d'activer la mise à l'étude et la préparation de ce projet qui aura sans aucun doute un résultat des plus heureux pour le développement économique des arrondissements d'Ajaccio, de Calvi, de Sartène et par voie de conséquence de la Corse entière.

Communiqué pour examen et avis à Monsieur l'Ingénieur en chef le 26.09.1911

Le rapport de l'ingénieur Godin du 3 novembre 1911 signale que dans la séance du 10-09-1911 le Conseil municipal de Vico a émis le vœu qu'un projet soit préparé en vue de relier par chemin de fer les villes d'Ajaccio et Calvi en passant par diverses communes faisant partie des cantons de Sari, Vico et Piana. Jusqu'à présent l'État n'a pas admis qu'il construirait au titre du chemin de fer d'intérêt général une ligne entre Ajaccio et Calvi. Il semble même établi que son rôle se bornera à la construction de la ligne de Ghisonaccia à Bonifacio et celle d'Ajaccio à Sartène avec prolongement éventuel sur Bonifacio.

La ligne demandée par le Conseil municipal de Vico ne peut être comprise que dans le réseau des lignes d'intérêt local dont la construc-

tion doit être prescrite par le Conseil Général. Dans la présente situation financière du département ce vœu ne nous semble pas susceptible de recevoir actuellement une suite favorable.

Adopté et présenté le 4 novembre 1911
par l'Ingénieur en chef Jeannin

Le 9 octobre 1912, en réponse à une délibération du conseil municipal d'Ota, l'ingénieur en chef fait connaître :

« Par dépêche du 25 juillet 1912, Monsieur le Ministre des Travaux publics a déclaré, en réponse à la communication d'un vœu du Conseil général tendant à la construction par l'État de la ligne Ajaccio-Calvi qu'en raison de la situation financière il est impossible d'augmenter le programme des lignes nouvelles d'intérêt général. Par suite la ligne Ajaccio-Calvi ne pourrait être construite que comme ligne d'intérêt local par le Conseil général.

Intérêt général ou intérêt local, nos populations n'ont jamais eu à se lamenter de « *U trenu di Calvi* ».

Qu'y a-t-il de changé en un siècle ?

Actuellement la route 199 traverse des endroits très peuplés du littoral, au détriment des zones habitées de l'intérieur. La route intérieure Cinarca-Arbori-Vico est peu fréquentée, sauf pour une étape du Tour de Corse automobile.

C'est sur le littoral que se posent les problèmes avec l'urbanisation sur le littoral de Vico et Coggia, de Casaglione et Calcatoggio (Écoles, P & T, commerces, hôtels..., lotissements, adductions d'eau potable, assainissement...).

Dominique Ottavi

COMPLÉMENT AU NUMÉRO 18 : ROUTES ET PONTS

Éléments pour l'histoire du pont du Liamone, au xvii^e siècle

La Camera (Chambre) estime que l'on peut accorder des crédits aux *populations de Leca...*

Le fleuve Liamone qui est un des plus importants du royaume se traverse à gué.

En l'absence de pont, en hiver, il se noie chaque année de nombreuses personnes. Ce fleuve étant grossi en hiver et le lieu étant infesté de bandits, il est quasiment impossible de le traverser, ce qui empêche les personnes citées devant la Cour à Ajaccio de s'y rendre. En conséquence, nous demandons, qu'une avance soit consentie pour la construction d'un pont. La dépense engagée s'élève à environ 1 000 écus qui seront particulièrement bien utilisés.

La réponse du chef et gouverneur de la République de Gênes :

Compte tenu de la requête formulée concernant les difficultés de passage du fleuve Liamone, donne à notre magistrato de Corse, l'autorisation d'accorder à la seigneurie de Leca jusqu'à la somme de 6 000 livres qui seront employées pour la construction d'un pont permettant de traverser ce fleuve aux conditions qui lui paraîtront les meilleures...

Signé : C. Franco Impériale, Genova, le 30 décembre 1653

Extrait des « Correspondances ». A.D. Corse-du-Sud SG 5/3

Recherches de J.B Paoli