Klaus Favreau

LE CHEMIN DE FER DE LA PLAINE ORIENTALE CORSE

Souvenir d'une ligne de chemin de fer presque oubliée

Traduit de l'allemand par Sylvie Weiblé

L’ancien tracé oriental des chemins de fer corses.

Les Chemins de Fer Corses dont les deux lignes Bastia – Calvi et Bastia - Ajaccio via Corte traversent l’île de part en part comprenaient également une troisième ligne longeant la Côte Orientale mais qui, de nos jours, est pratiquement tombée dans l’oubli.

Son parcours débutait à Casamozza, au sud de Bastia, se séparant des deux autres lignes qui tournent vers l’Ouest, puis traversait Folleli, Moriani, Cervione, Bravone, Aleria, Ghisocaccia et Solenzara pour aboutir à Porto-Vecchio.

Le premier tronçon Bastia – Ghisonaccia fut inauguré en Juin 1888 peu de mois après l’ouverture du tracé Bastia – Corte. La deuxième étape jusqu’à Solenzara en 1930 et le parcours complet se terminant à Porto-Vecchio en 1935.

Pendant la seconde guerre mondiale, cette voie orientale fut endommagée au cours du retrait des troupes allemandes. Les ponts détruits ne furent jamais reconstruits et les rails furent démontés.

La présente documentation illustrée de photos nous présente, en plus de l’arrière-plan historique, ce qui subsiste de l’ancien Chemin de Fer de la Côte Orientale Corse, un demi siècle après sa destruction.

Les traces les plus frappantes sont des ponts et des fragments de ponts, des remblais, des voies creuses, un tunnel, de nombreux bâtiments de gares et quelques anciens noms de stations.

La description du parcours suit précisément, par tronçons, la traversée des fleuves et les anciennes haltes.

Le dossier se termine par la constatation des influences contraires qui nous portent à croire que, malgré la croissance économique actuelle de la Côte Orientale, il est peu probable qu’un renouveau de l’ancien chemin de fer puisse être envisagé.

SOMMAIRE

Les tracés des Chemins de Fer Corses

Recherche de vestiges sur la Côte Orientale

- Ponts et débris de ponts
- Remblais
- Chemins creux
- Tunnel
- Bâtiments
- Noms de stations
- Wagons

Déroulement du parcours de la ligne de la Côte Orientale

Tronçons et stations

- Casamozza – Folleli
- Folleli – Ghisonaccia
- Ghisonaccia – Solenzara
- Solenzara – Porto-Vecchio

Conclusion

Sources

Les tracés des Chemins de Fer Corses

Nombreux sont ceux qui connaissent les pittoresques lignes des Chemins de Fer Corses à travers de multiples reportages télévisés, des magazines ou par leur propre expérience.

Les lignes des « Chemins de Fer de la Corse » (CFC) ont été construites à la fin du 19ème siècle et font partie intégrante depuis 1984 de la SNCF, la Société Nationale des Chemins de Fer Français.

Cette fascinante promenade au goût d'aventure lointaine à travers l'un des plus beaux paysages d'Europe en a fait, à raison, une attraction touristique.

Les deux tracés des CFC conduisent de la ville portuaire de Bastia, porte de la Corse vers le Continent, au Nord-Est de l'île,

- jusqu'à la Côte Est, par Ponte-Leccia et l'Ile-Rousse, pour Calvi (120 km)
- et par Ponte-Leccia et la ville universitaire de Corte, jusqu'à Ajaccio, chef-lieu de la Corse du Sud (158 km).

Le premier tronçon Bastia – Corte a été inauguré au 1er février 1888, la ligne complète Bastia – Ajaccio en 1894.

Vu les difficultés qu'un tel tracé à travers des massifs montagneux quasiment impénétrables a soulevées, la question s'est posée de la construction d'une voie analogue bien plus facilement réalisable le long de la côte orientale relativement plate.

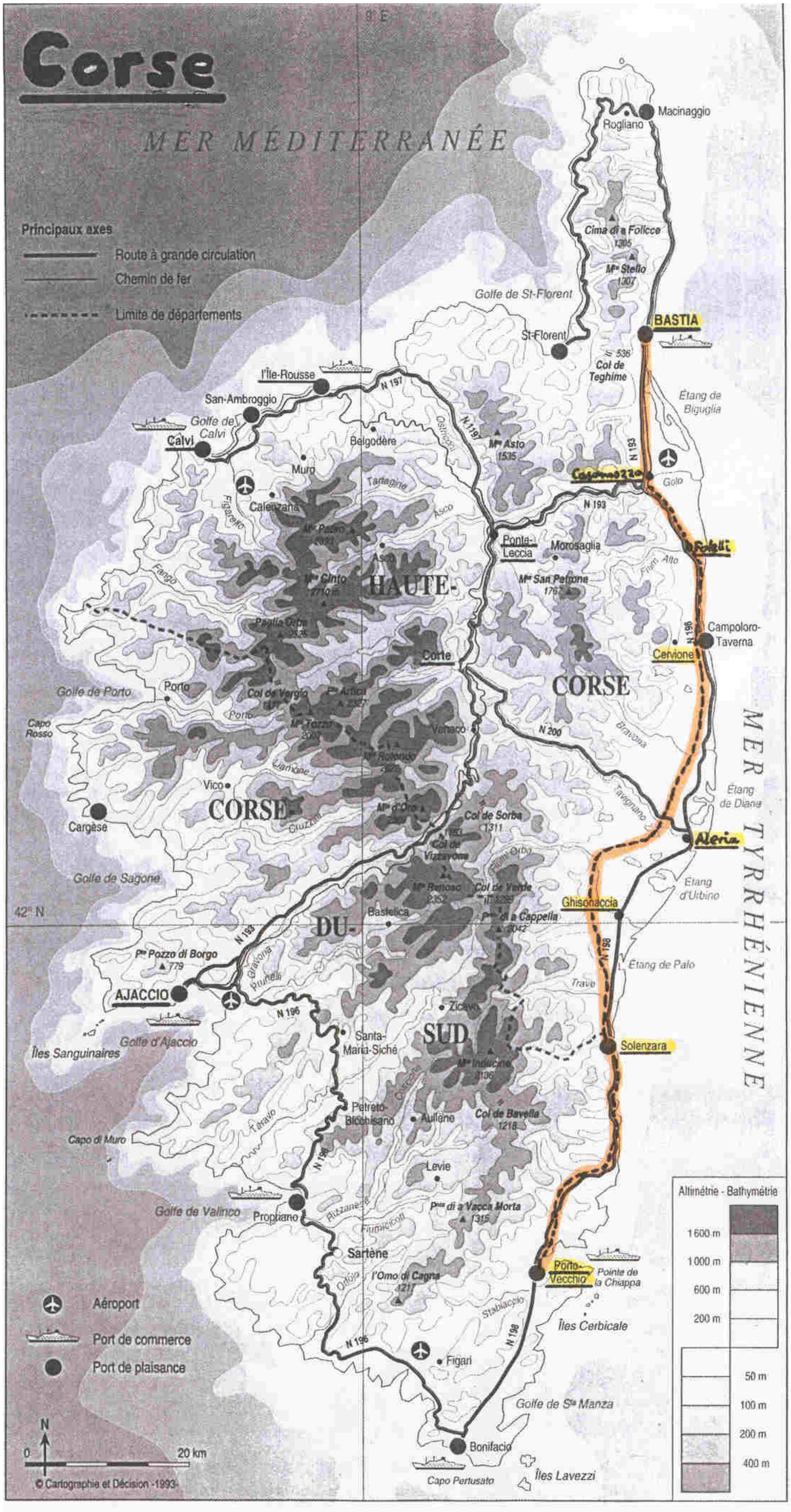
Cette voie démarrait de Casamozza, au Sud de Bastia, traversait Folelli, Moriani, Cervione, Bravone, Aléria, Ghisonaccia et Solenzara vers Porto-Vecchio.

Elle a été réalisée en trois étapes, du Nord au Sud. Le premier tronçon de Bastia à Ghisonaccia a été mis en service le 17 juin 1888, soit à peine 4 mois après l'ouverture de la ligne Bastia – Corte. Mais le deuxième tronçon jusqu'à Solenzara n'a été mis en service que quatre décennies plus tard, le 15 septembre 1930. Quant à la troisième partie et avec elle l'ensemble de la ligne jusqu'à Porto Vecchio, elle a été ouverte le 21 septembre 1935.

Mais à peine 8 ans plus tard, lors de la deuxième guerre mondiale, cette ligne disparaissait.

Elle fut détruite en septembre 1943 lors du retrait des troupes allemandes qui ont fait sauter les 18 ponts les plus importants après leur passage de la Sardaigne à travers la Corse pour le Nord de l'Italie.

Le présent document a été réalisé pour contribuer à ce que cette ligne du Chemin de Fer de la Côte Orientale Corse ne tombe pas entièrement dans l'oubli car elle n'a pas été reconstruite après la guerre, bien au contraire, ses rails ont été démontés.


Corse
MER MÉDITERRANÉE
MER TYRRHÉNIENNE
9° E
42° N
Principaux axes
Route à grande circulation
Chemin de fer
Limite de départements
HAUTE-CORSE
CORSE-DU-SUD
Macinaggio
Rogliano
Cima di a Folicce 1305
Mte Stello 1307
Golfe de St-Florent
St-Florent
BASTIA
Col de Teghime
Étang de Biguglia
L'Île-Rousse
San-Ambroggio
Golfe de Calvi
Calvi
Belgodère
Muro
Calenzana
N 197
N 1197
N 193
N 200
N 196
N 198
Mte Asto 1535
Casamozza
Golo
Ponte-Leccia
Morosaglia
Folelli
Mte San Petrone 1767
Mte Cinto 2710 m
Asco
Paglia Orba 2525
Campoloro-Taverna
Cervione
Corte
Golfe de Porto
Porto
Col de Vergio
Capo Rosso
Venaco
Bravona
Vico
Étang de Diane
Cargèse
Col de Sorba 1311
Col de Vizzavona
Aleria
Golfe de Sagone
Mte Renoso 2352
Col de Verde
Étang d'Urbino
Ghisonaccia
Bastelica
Pte Pozzo di Borgo 779
Étang de Palo
AJACCIO
Travo
Zicavo
Îles Sanguinaires
Golfe d'Ajaccio
Santa-Maria-Siché
Solenzara
Petreto-Bicchisano
Aullène
Col de Bavella 1218
Capo di Muro
Taravo
Levie
Golfe de Valinco
Propriano
Pta di a Vacca Morta 1315
Sartène
L'Omo di Cagna 1217
Porto-Vecchio
Pointe de la Chiappa
Îles Cerbicale
Figari
Golfe de Sta Manza
Bonifacio
Capo Pertusato
Îles Lavezzi
Aéroport
Port de commerce
Port de plaisance
Altimétrie - Bathymétrie
1 600 m
1 000 m
600 m
200 m
50 m
100 m
200 m
400 m
N
0
20 km
© Cartographie et Décision -1993-

Recherche de vestiges sur la Côte Orientale

Un demi-siècle après sa destruction, que reste-t-il du Chemin de Fer de la Côte Orientale ?

Ponts et débris de ponts

Les traces les plus évidentes de l'ancien Chemins de Fer de la Côte Orientale sont les ponts et les débris de ponts franchissant les nombreux fleuves de cette côte.

Les ponts les plus grands étaient réalisés en une combinaison de pierres pour les rampes et les poteaux et d'acier pour des parties centrales. Les plus petits étaient conçus en acier massif. En général ces ponts étaient également équipés de stations de pompage d'eau pour leur élaboration.

La traversée de la Bravona, fleuve au débit important, édifiée entre les anciennes stations de Bravone et Tallone avant Aléria, est constituée de deux ponts successifs, dont la date de construction doit se situer aux alentours de 1886.
Le pont principal sur le lit du fleuve est un pont d'acier en treillis relativement bien conservé. En amont se trouve un long pont plat en doubles poutrelles d'acier servant de passage pour d'éventuelles inondations.

Dans la partie entre Ghisonaccia et Solenzara deux ponts en acier s'érigent dans un paysage d'une beauté fascinante, franchissant les lits des fleuves de l'Abatesco et du Travo.
Ils ont été réalisés en 1925 par l'Entreprise Dayde de Paris, ce dont témoigne encore une plaque « ETABLISSEMENTS DAYDE PARIS – 1925 » apposée aux extrémités des ponts.

Ces anciens ponts ferroviaires servent aujourd'hui pour le trafic routier.

Ruines du pont sur le Petrignani aux alentours de Moriani-Plage

Pont sur la Bravona, édifié vers 1886

Remblais

Entre les passages des fleuves, on trouve des restes de remblais qui servaient à la mise à niveau et également, dans cette plaine orientale, comme sécurité pour les inondations.

Les anciens remblais avec leurs ponts bien préservés sont souvent utilisés de nos jours comme pistes ou petites routes de communication et sont donc en partie très facilement reconnaissables.

Chemins creux

Dans certains endroits, des entailles dans les terrains témoignent aussi du déroulement de ce tracé.

Il y a plusieurs défilés de ce type par exemple dans les coteaux d'Aléria.

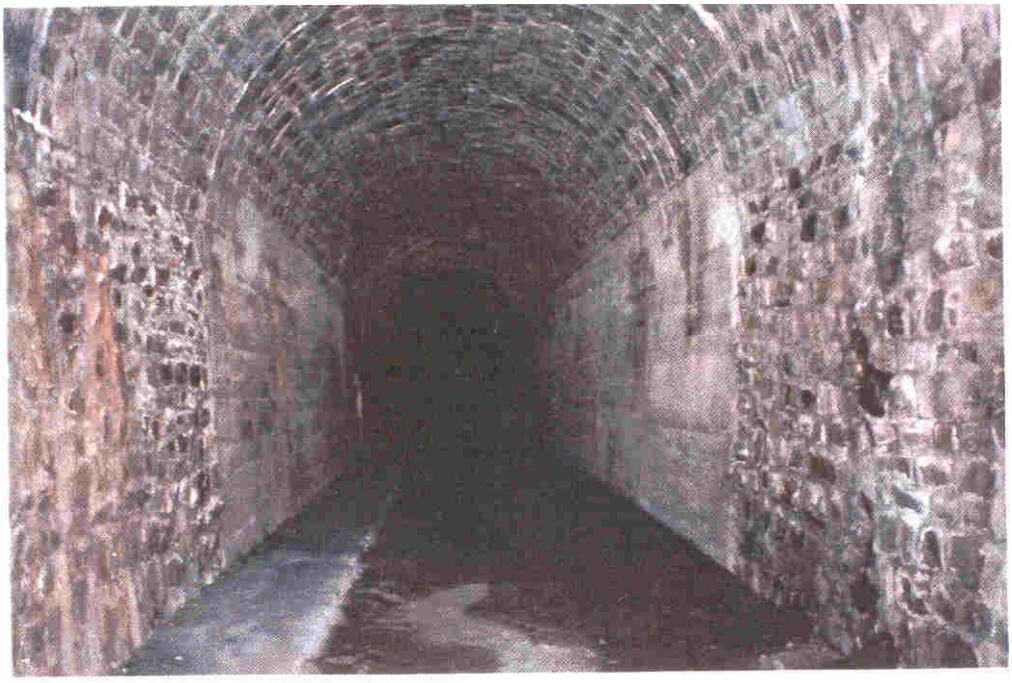
Ils ont également été utilisés après l'abandon de la voie de Chemin de Fer pour l'élaboration de petites routes.

Tunnel

Dans la partie Sud entre Favone et Ste Lucie, vers Fautea dans la région de Figa, on trouve encore aujourd'hui, en bon état, le seul tunnel de la voie ferrée orientale, d'une longueur de près d'un demi kilomètre.

Il est utilisé, dans son côté Nord, pour la culture de champignons.
Son côté Sud est ouvert et accessible. L'entrée, à peine dissimulée, se situe près de la route de la Côte sur le passage du fleuve Conca.

Chemin creux à proximité d'Aleria qui témoigne du déroulement de l'ancien tracé



Tunnel ferroviaire de Fautea

Bâtiments – Gares

Il subsite de nombreux bâtiments qui de part leur situation et leur aspect laissent à croire qu'il s'agit d'anciennes stations d'arrêt ou de maisons de garde-barrières.

Souvent, dans les stations, à côté des gares, on trouve également une deuxième ou troisième maison dans lesquelles habitaient les employés ou qui étaient utilisées comme entrepôts

.

Presque tous ces bâtiments comportent deux étages et sont pourvus de fenêtres relativement grandes, contrairement à la tradition corse.

Comme particularité, on trouve un four à pain ainsi qu'une fromagerie qui équipaient un bâtiment aujourd'hui en ruines près de la gare de Lecci.

De la gare de Prunete-Cervione, il ne subsiste plus que les murs-porteurs, entre lesquels il y a maintenant une bergerie.

La plupart des bâtiments préservés en bon état sont aujourd'hui utilisés à titre privé, après rénovation, comme par exemple les gares d'Aréna-Vescovato, Alistro, Bravone, Tallone, Aleria (appelé « Maison de Fer par son propriétaire), Ghisonaccia et Lecci.

Les gares de Folelli et du Pont du Travo - Ventiseri sont utilisées à ce jour comme Mairies.

On peut encore distinguer les noms des stations sur quelques édifices, comme ARENA-VESCOVATO, TALLONE et LECCI, mais bien souvent on ne retrouve que des panneaux badigeonnés et indéchiffrables.

Par ailleurs, de nouvelles inscriptions indiquant l'usage actuel de ces bâtiments recouvrent les anciens panneaux.

Sur la plaque de la Station de Ghisonaccia on peut lire « VETERINAIRE », cette ancienne gare abritant un cabinet vétérinaire. Et sur celle de Porto-Vecchio, on lit « PAELLA-PIZZERIA".

Four à pain de la gare de Lecci

Gare de Ghisonaccia, aujourd'hui cabinet vétérinaire

Noms de stations

Des informations sur le tracé de la voie de la Côte Orientale nous sont également données par les noms des stations comme « La Gare » à Aléria ou « Ghisonaccia-Gare » au nord-ouest de Ghisonaccia.

Sur les cartes routières de l'Institut Géographique National (cartes « IGN »), on trouve les anciens noms de stations comme « Ancienne Halte de Bravona » et « Ancienne Station d'Alistro.

Wagons

Parfois, on peut encore découvrir d'anciens wagons de cette ligne orientale.
Sur une prairie, non loin d'une petite route parallèle à la D17, au sud d'Alistro, à environ 2km des anciens rails, on peut voir un wagon à bestiaux utilisé maintenant pour entreposer du foin.

L'étroit wagon est fabriqué en acier fin et couvert d'un toit voûté en tôle.
Entre les étais verticaux sont fixées des planches en bois.
Au milieu, sur le côté de la longueur, il y a une porte coulissante entourée de deux fenêtres hautes avec des petits volets en bois.
Sur la façade frontale, on peut remarquer que les wagons de l'étroite voie ferroviaire de la Corse étaient simplement équipés d'un amortisseur central.

« La Gare » d'Aléria, de nos jours cabinet vétérinaire

Wagon à bestiaux dans un pré près d'Alistro

Tracé du chemin de fer oriental

La première partie de ce parcours, de Bastia à Furiani, Biguglia et Borgo vers Casamozza (dépôt central et atelier de réparation de la CFC) correspond au tracé de la ligne toujours en service de nos jours, et se déroule parallèlement à la RN 193 jusqu'au fleuve du Golo, où la ligne actuelle bifurque dans l'intérieur des terres, vers l'ouest, en direction de Calvi et Ajaccio.
C'est pour cette raison que ce tronçon n'est pas étudié plus en détails ici.

La suite du tracé le long de la Côte Orientale, en direction du Sud, de Casamozza à Folelli, Moriani-Plage, Prunete-Cervione, Alistro, Bravone, Aleria, Ghisonaccia et Solenzara jusqu'au terminus à Porto-Vecchio correspondait en gros, à l'actuelle RN 198 bien que la voie s'éloignait de la route côtière à partir d'Aléria jusqu'après Ghisonaccia pour contourner les terrains alluviaux de la plaine d'Aléria, près du fleuve Tavignano.

Le chemin de fer oriental était, comme l'ensemble du réseau ferroviaire corse, à voie unique avec une voie étroite à l'écartement d'un mètre.

Cette ligne comptait 152 km dans son intégralité, de Bastia à Porto-Vecchio.

Des expansions supplémentaires étaient prévues :

- dans le Nord, de Bastia en direction du Cap Corse jusqu'à Maccinaggio
- et de Porto-Vecchio, par Sotta jusqu'à la pointe Sud de la Corse, à Bonifacio.

On avait même envisagé de relier l'ancienne station thermale d'Orezza-les-Eaux près de la source d'Orezza dans la Castagniccia, à partir de Folleli.

Mais la réalisation de ces plans n'a jamais vue le jour.

km	STATIONS
0	BASTIA
2	Lupino
6	Furiani
10	Biguglia
17	Borgo
22	CASAMOZZA
25	Arena – Vescovato
29	Saint-Pancrace
32	FOLLELI - Orezza
44	Moriani-Plage
47	Prunete – Cervione
54	Alistro
59	Bravone
68	Tallone
73	Pont du Tavignano
74	Aleria
79	Puzzichello
86	GHISONACCIA
92	Prunelli – Pietrapola
98	Cavone
103	Pont du Travo – Ventiseri
106	Solaro
110	SOLENZARA
121	Favone – Conca
135	Ste Lucie – Conca
138	Lecci
152	PORTO-VECCHIO

Tronçons et points d'arrêts

Reconstitution du tracé et des stations d'arrêt du Chemin de Fer de la Côte Orientale

Casamozza – Folleli

Après la station de Casamozza, traversée du Golo, le plus long fleuve de Corse, par le Pont ferroviaire « le Pont du Golo ».

Bifurcation et séparation avec la ligne encore en service actuellement, direction Sud, avec un tracé au bord de mer longeant la route côtière, actuelle Route Nationale N198.

Station d'Arena – Vescovato, à 3 km en dessous de la Ville de Vescovato, chef-lieu de la Casinca se situant à l'Ouest, en montagne.

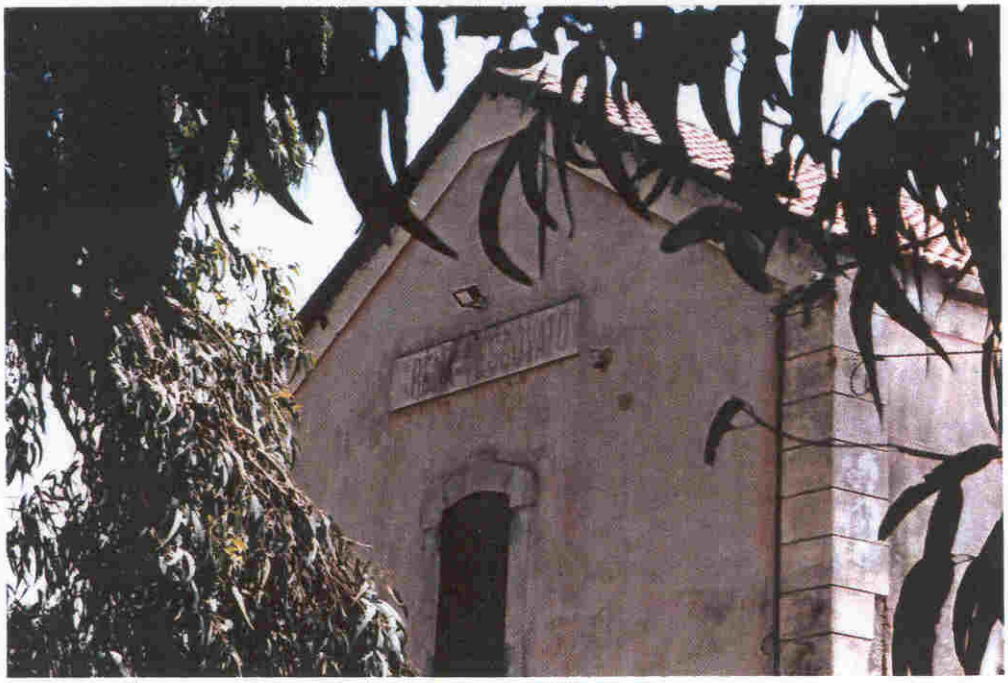
Ponts traversant les fleuves Arena, Querciolo et San Pancrazio.

Station de Saint-Pancrace au lieu-dit Corso, à 7 km sous Penta-di-Casinca.

Station de Folelli – Orezza à côté de la Départementale 506, non loin de l'actuel Hôtel San-Pellegrino en bord de mer.

Cette première partie du Chemin de Fer de la Côte Orientale Casamozza – Folleli, s'étirant à peu près jusqu'aux décombres du pont du Fium'Alto où l'on trouve encore aujourd'hui les ruines de la « Fabrique de Tanin » qui disposait d'un branchement direct à la voie ferroviaire, est restée en service jusqu'au 1 juillet 1953, c'est à dire 10 ans de plus que la ligne complète.

Gare de Casamozza, fin de la voie orientale actuelle



Gare d'Arena – Vescovato, maintenant maison d'habitation

Gare de Folleli – Orezza, aujourd'hui Mairie

Ruines de la Fabrique de Tanin, qui possédait sa propre voie de desserte

Folelli – Ghisonaccia

Après le grand pont de Folelli sur le Fium'Alto et la plus petite passerelle sur l'Olmo près de Terre Rosse, Figareto et Lavilanella.

Franchissement de la route côtière N 198, vers l'intérieur des terres.

Derrière Scalo, pont sur le Petrignani.

Station de Moriani-Plage (Padulella), de nos jours lieu touristique prisé, sur la D 34 en direction de San-Nicolao.

Au sud de Moriani-Plage, ponts sur les fleuves Bordeo et Bucatoggio.

Re-franchissement de la Nationale pour le côté mer à Pidocchiacce.

Déroulement du tracé le long de la plage, où se trouve actuellement le Port de Campoloro. Là pont sur la Taverna.

Station Prunete – Cervione, sur la Départementale 71, à 6 km de Cervione, Chef-lieu de la Castagniccia.

Pont sur le Chebbia et le Prunello à San-Giuliano.

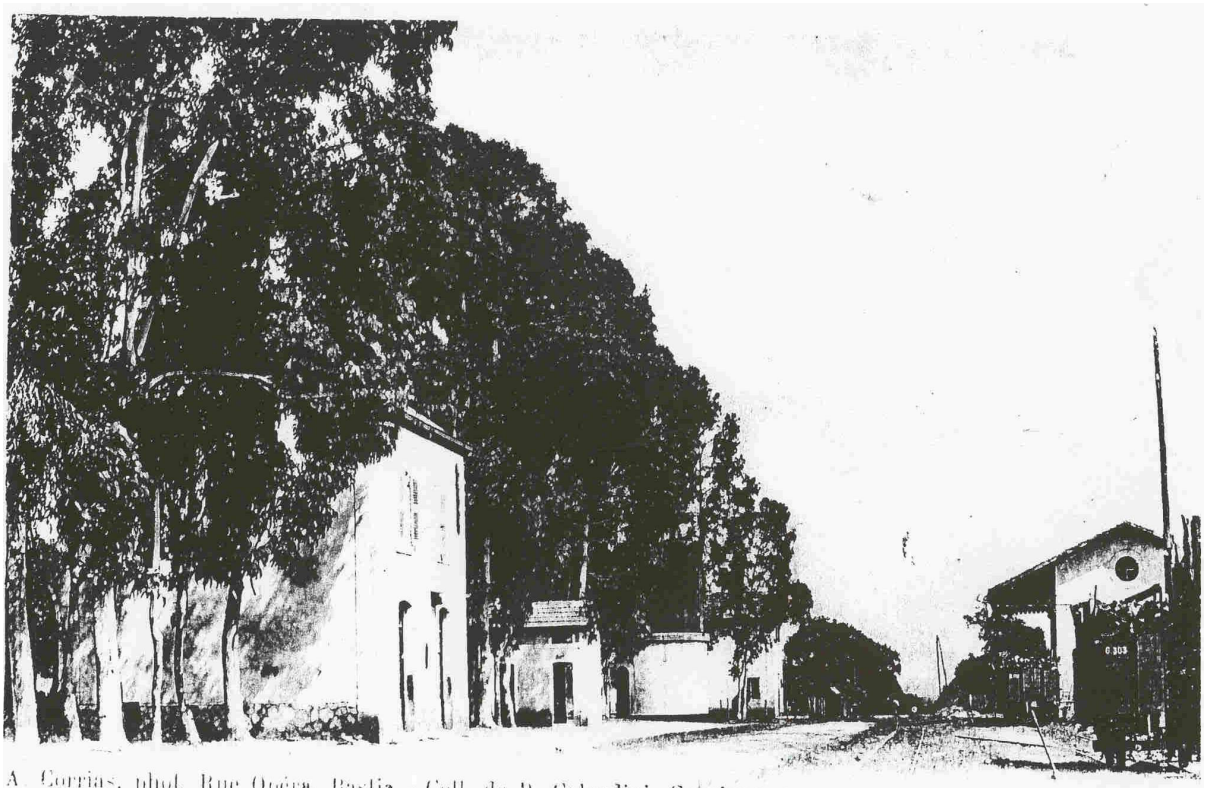
Plus loin croisement de la Route Nationale vers les terres.

Plusieurs ponts sur les bras de l'Alesani et d'autres sur le Vado.

Station d'Alistro « Ancienne Station d'Alistro » près du « Phare d'Alistro », au-dessous de Linguizzetta et de Canale-di-Verde.

Gare de Moriani-Plage – San Nicolao

Gare de Prunete – Cervione

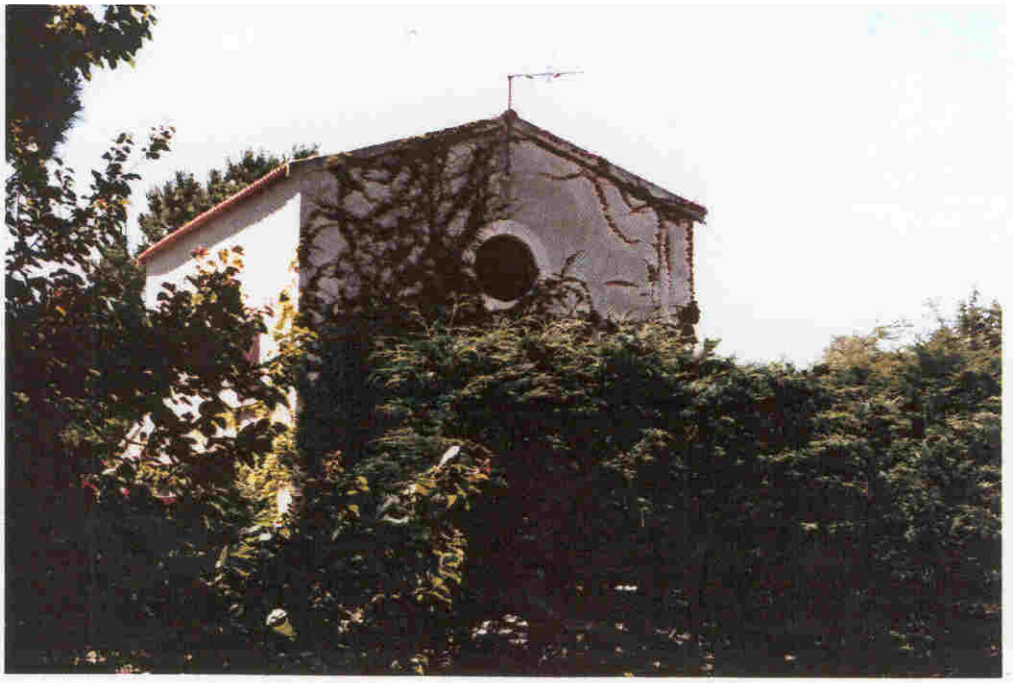


A. Corrias, phot. Rue Opéra, Bastia - Coll. de D. Calendini, Cervione

Prunete-Cervione - La Gare - 1910 -

(à 1 km. de la Plage - 7 km. de Cervione - Sur la route de Casamozza à Ghisonaccia)

Pont sur un bras de l'Alesani près de San-Giuliano



Gare d'Alistro, renovée et utilisée à titre privé

Ponts sur l'Alistro et le Siala et sur les bras de la Chiosura.

Puis, à hauteur des Villages de Vacances Corsicana et Bagheera, le tracé s'enfonce davantage dans les terres, derrière le Marais de la Giuntiniana.

Station de Bravone « Ancienne Halte de Bravona », où l'on trouve actuellement le Centre de Vacances « Les Marines de Bravone ».

Ponts sur le Vadone et la Bravona, où l'on trouve une grande pompe à eau « Station Pompe » et sur la Piobeta.

Ensuite quelques petits ponts dans le bassin de Pompugliani, entre autres sur le Sbiri et le Cannellajo.

Station de Tallone « Ancienne Station de Tallone » sur la Départementale 16, à 15 km de la commune située au Nord-ouest, dans la montagne.

Pont sur l'Arena, qui se jette dans l'Etang de Diane.

Station du Pont du Tavignano, à Caterragio – Calviani sur la Nationale N200, peu avant la traversée du fleuve Tavignano descendant de la région de Corte, dans le Centre de l'île.

A partir de là, le tracé s'éloigne de la côte en continuant dans la direction du Sud.

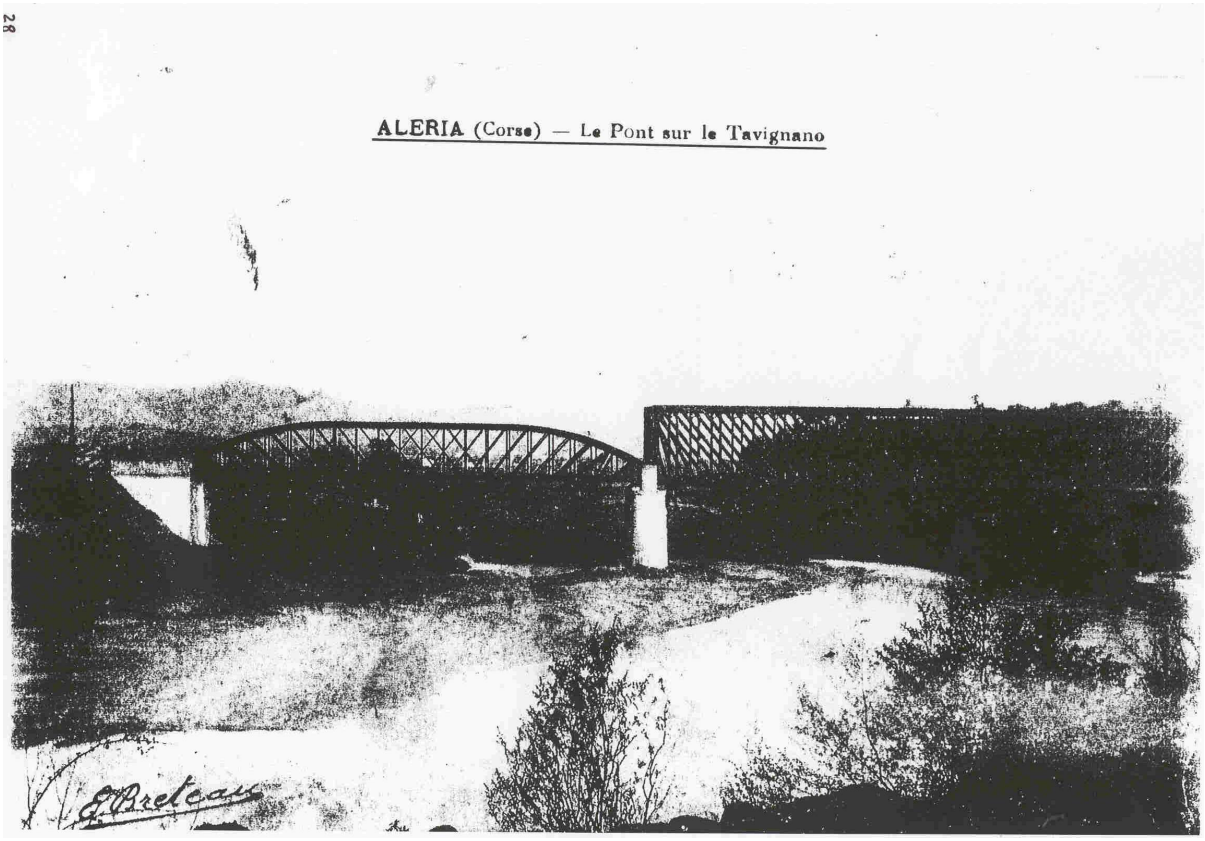
Station d'Aléria « la Gare », à l'intérieur des terres, à 3 km de l'ancienne ville romaine d'Aléria, sur la Départementale 43.

Pont sur l'Alistro sur la route de Linguizzetta

Gare de Bravone, restaurée en maison d'habitation

Pont de protection pour les inondations avant le pont principal de la Bravona

Gare de Tallone, maintenant habitée


28
ALERIA (Corse) — Le Pont sur le Tavignano
G. Bretcau

Derrière Alistro, la ligne orientale traverse une dépression de terrain, l'actuel « Réservoir de Treppe-Rosse ».

Après un nouveau virage de la voie vers l'intérieur des terres, pont sur le Tagnone.

Station de Puzzichello sur la D443 à Aghione, à 3 km de la station thermale des « Bains de Puzzichello », actuellement fermée, une source thermale dans l'arrière-pays d'Aléria datant de l'époque romaine.

Ensuite pont sur le Vergajola.

Station Ghisonaccia-Gare sur la D344, à 5 km au nord-ouest de Ghisocaccia, centre de l'économie rurale de la plaine orientale.

Pendant 42 ans, de 1888 à 1930, la voie ferrée de la plaine orientale corse se terminait ici .

C'est à cette époque que s'est constitué l'ensemble de Ghisonaccia-Gare autour des bâtiments principaux, avec plusieurs entrepôts, des auberges et des hôtels sur la place de la gare : « Hôtel de la Gare » et « Hôtel Continental », maintenant inoccupés.

Les voyageurs faisaient souvent escale ici pour se reposer des longs et pénibles chemins parcourus pour venir de l'intérieur des montagnes ou du Sud de l'île.

Déjà en 1907, deux trains de passagers circulaient quotidiennement entre Bastia et Ghisonaccia, aller-retour, un le matin et un autre l'après-midi. La durée du trajet était de 3 heures et demi.

Mais également le transport de marchandises était d'une très grande importance pour l'économie locale.

Route de l'ancienne voie ferrée, avant Ghisonaccia

Anciens hôtels sur la place de la Gare de Ghisonaccia-Gare

J. Moretti
3533. - CORSE. - Gare de GHISONACCIA

Ghisonaccia – Solenzara

Plus de 4 décennies se sont écoulées jusqu'à l'achèvement de la partie restante du tracé.

Au sud de Ghisonaccia-Gare, grands ponts sur le Fium'orbu, à l'embouchure du Varagno et plus petits ponts sur la Petrapola.

Station de Prunelli-Pietrapola sur la D244/D145, au-dessous de Prunelli-di-Fiumorbu, à 10 km dans les montagnes.

La localité d'Abbazia fut construite autour de cette station. En face de l'ancienne gare, on trouve encore de nos jours, le « Restaurant de la Gare ».

Ponts plus importants sur les fleuves de l'Abatesco à Agnatello, édifié en 1925 par les Etablissements Dayde, et de l'Aglia à Nodo.

Station Cavone à Mignataja au croisement des routes D745 et D545.

Le tracé se rapproche à nouveau de la côte. Il suit la D545 jusqu'après Travo, où la route rejoint l'intérieur.

Station du Pont du Travo – Ventiseri, où l'on trouve de nos jours un aéroport militaire, sur la D45 qui rejoint Ventiseri à 11 km.

Ensuite un grand pont sur le Travo « Pont du Travo » également construit par les Ets Dayde, ainsi que de plus petits sur le Cotulu, Jucatoju, Brancarone et Furcata.

Restaurant de la gare de l'ancienne Station de Prunelli-Pietrapola

Pont sur l'Abatesco

Gare de Travo–Ventiseri, de nos jours la Mairie.

Pont sur le Travo

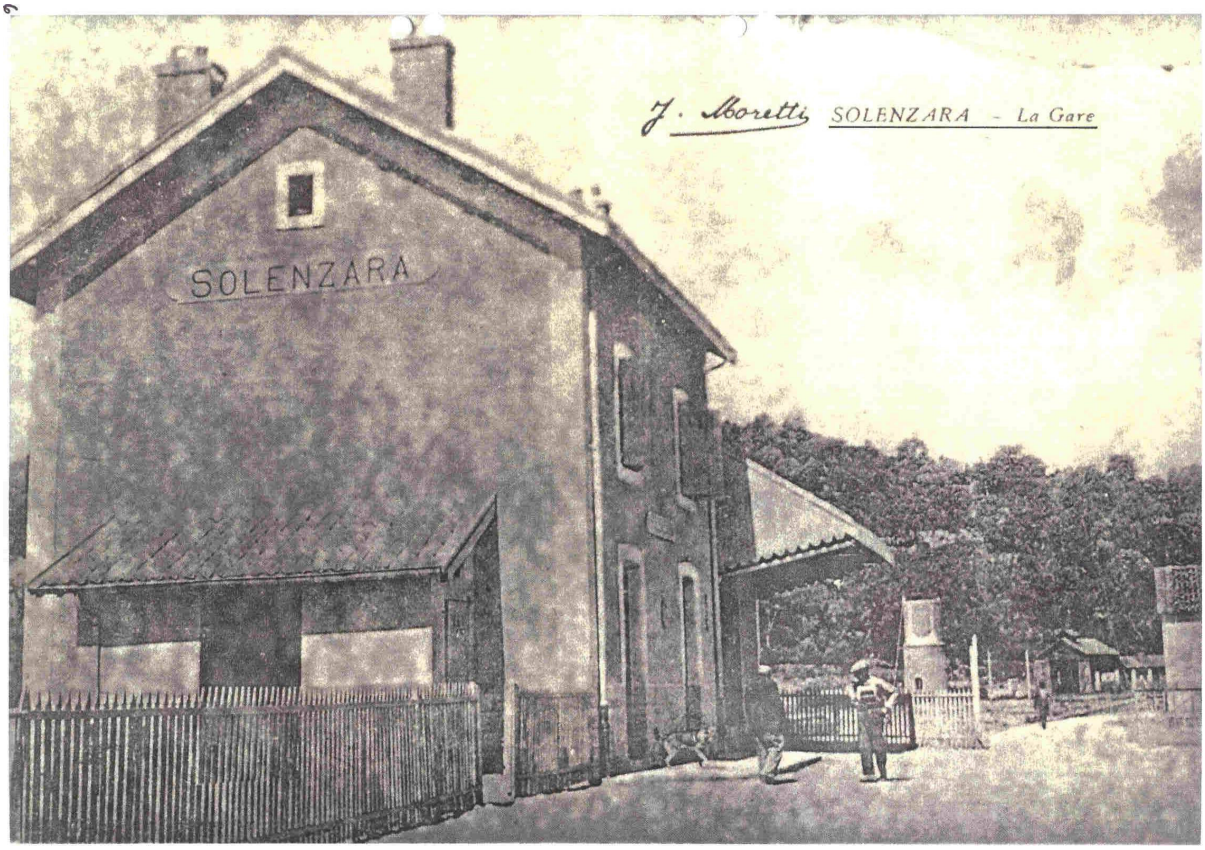
Station de Solaro à l'embouchure du fleuve, à 9 km de la commune située dans les montagnes et accessible par la D845.

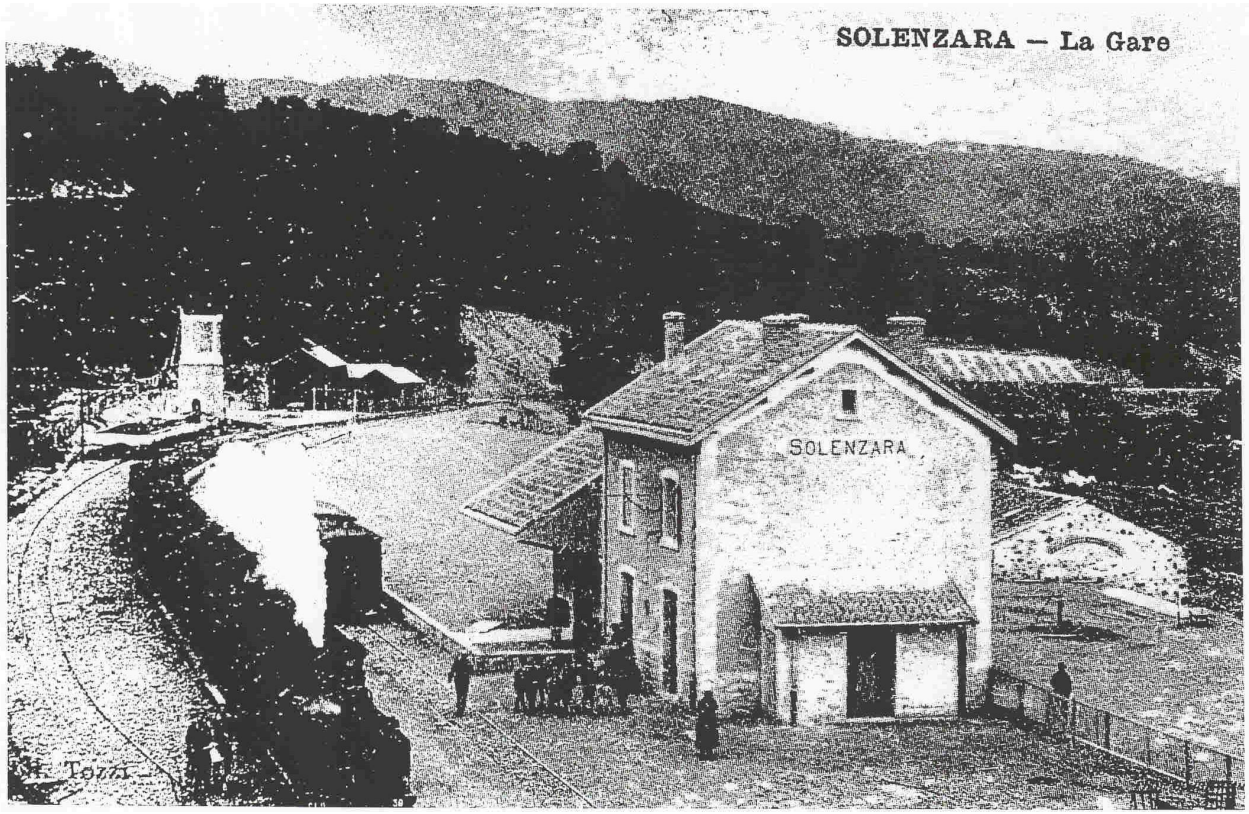
Ensuite traversée du fleuve Chiola.

A partir d'ici, le tracé reste très près de la route côtière, les montagnes se rapprochant de plus en plus de la mer.

Grands ponts sur la Solenzara, qui prend sa source près d'un des plus beaux cols de la Corse, le « Col de Bavella ».

Station de Solenzara, de nos jours ville balnéaire avec un port de plaisance, à 8 km au-dessous de Sari-Solenzara.


J. Moretti SOLENZARA - La Gare
SOLENZARA



Solenzara – Porto-Vecchio

Après cinq années, la dernière partie du tracé du chemin de fer de la Côte Orientale était également terminée.

Au Sud de Solenzara, plusieurs ponts de taille moyenne traversant les fleuves Manichinu, Cala d'Oru, Cannaloru, Cannella et un plus grand sur la Favone.

Station Favone - Conca près de la mer, au-dessus d'une grande plage de sable, au début de la D168 en direction de Conca.

Ponts sur le Cicolellu, le Tarcu, le Romanu et le San Polu.

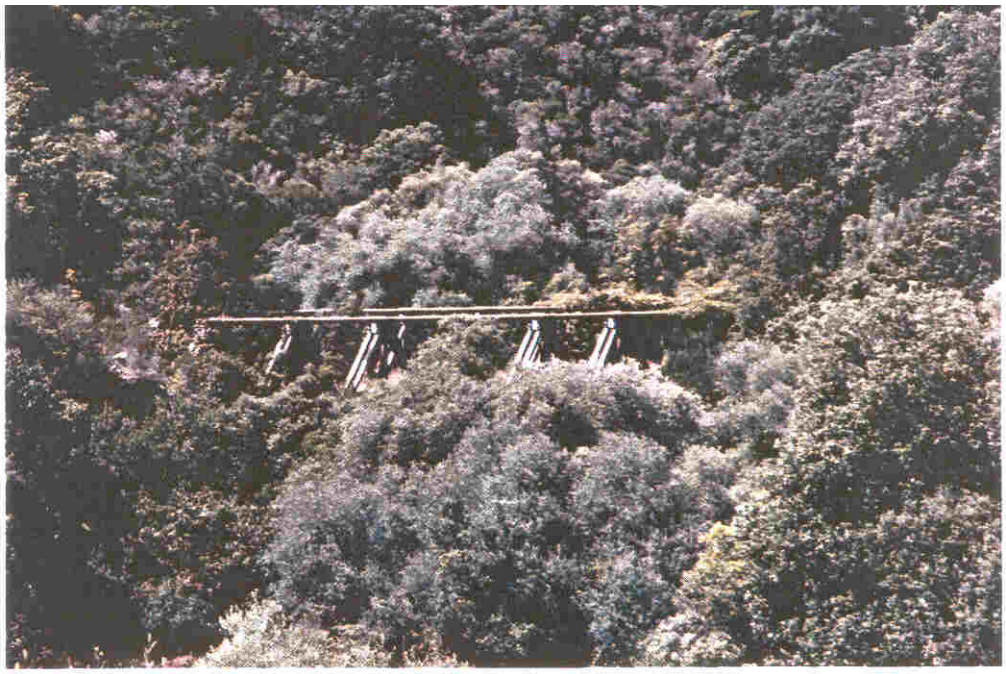
Ensuite la ligne rejoint Figa en passant sous le massif de Telica qui s'avance jusqu'à la mer, par le tunnel de Fautea, de 421 m de long, le « Tunnel de Faoteo ».

Tout de suite après, pont sur la Conca, près d'une des plus imposantes tours génoises de la Corse.

Ici le tracé qui longeait la N 198 s'éloigne vers l'intérieur, pour ne rejoindre la mer qu'au sud-est de Ste-Trinité, peu avant le terminus.

Avant Ste-Lucie de Porto-Vecchio, un plus grand pont sur le Cavu.

Station de Sainte-Lucie – Conca sur la D168, qui mène à Conca en 7 km, arrivée ou éventuellement départ de l'actuel chemin de randonnée très renommé, le GR20.



Pont sur la Cala D'Oru au sud de Solenzara

Sortie sud du tunnel de Fautea vers le pont de Conca

Station de Lecci, avant-dernière gare du parcours, au bord de la Nationale 198.

Au sud-ouest de Lecci, pont sur l'Osu « Pont d'Osu ».

Franchissement de la route vers le côté mer, peu avant l'embranchement de la D759.

La suite de l'itinéraire correspond à l'actuelle D568, pour la construction de laquelle les fondations de la voie ferrée servirent de soubassements.

Il conduisait à la gare de destination Porto-Vecchio en traversant Marina de Fiori, le fleuve du Lagunienu et Poretta.

Terminus Porto-Vecchio, deuxième plus grande ville de la Côte orientale après Bastia, autrefois important centre de transit pour le commerce de l'écorce de chêne liège, et de nos jours lieu de villégiature très réputé avec un grand port de plaisance.

La gare se situait au nord, sous la citadelle, près du port.

Gare de Lecci, aujourd'hui maison d'habitation

Terminus de l'ancienne ligne orientale, Porto-Vecchio

CONCLUSION

Après la 2ème guerre mondiale, la côte orientale de la Corse a connu un important essor économique.

Il s'est réalisé sur la base d'un programme de développement le « Plan d'action régional » de 1957, qui subventionnait les secteurs de l'agriculture et du tourisme.

L'agriculture prit une forme quasiment « industrielle ».
Des barrages de retenue d'eau dans les montagnes associés à des systèmes d'arrosage modernes permirent une culture rentable de la vigne, des fruits et des agrumes, également dans les mois secs de l'été .

Un second soutien pour cet essor fut l'accroissement du tourisme dans les dernières décennies.
De nombreux équipements touristiques et des nouveaux ports de plaisance ont été créés et les petites routes ont été améliorées.

Dans ce contexte, la question se pose, à savoir pourquoi la ligne de chemin de fer de l'est n'a-t-elle pas été rétablie, avec la réalisation de ses plans d'expansion vers le Nord, en direction du Cap Corse et vers le Sud pour Bonifacio.

Il y a pour cela plusieurs raisons.

Les événements de la guerre n'avaient non seulement rendus les lignes de la Côte Orientale inutilisables mais également la plupart des wagons et des locomotives ont été perdus et n'ont pas pu être remplacés après la guerre.

Il y a eu des problèmes d'organisation, financiers, et surtout des problèmes techniques, car le réseau entier des chemins de fer corse est très ancien et à voie étroite.

Une transformation en ligne à écartement international (1.44m) n'aurait été possible qu'à grands frais.

D'ailleurs les lignes existantes de Bastia vers Ajaccio et Calvi sont si peu rentables que leur exploitation a failli être abandonnée à deux reprises, en 1965 et en 1972.
Ce ne sont que la protestation énergique des Corses ainsi qu'une grève générale qui les ont sauvées.

Il y a également des intérêts privés des entreprises de transport routier qui se seraient opposées à la restauration de la ligne orientale et à ses expansions.

On n'a même pas réparé le tronçon qui relie l'aéroport de Bastia « Poretta » à la ligne existante de Borgo, réalisation pourtant relativement facile, de seulement 3 km.

Les moyens de transport individuels comme la voiture et également les bus comportant tout le confort moderne ont depuis longtemps supplanté le train.

Une renaissance du Chemin de Fer ne verra probablement jamais le jour.

Et c'est ainsi que le Chemin de Fer de la Côte Orientale Corse n'existera plus jamais.

SOURCES

Baedeker, Guide « Korsika »

Cartes IGN – Institut Géographique National, Paris

Korsika, guide des Editions VSA

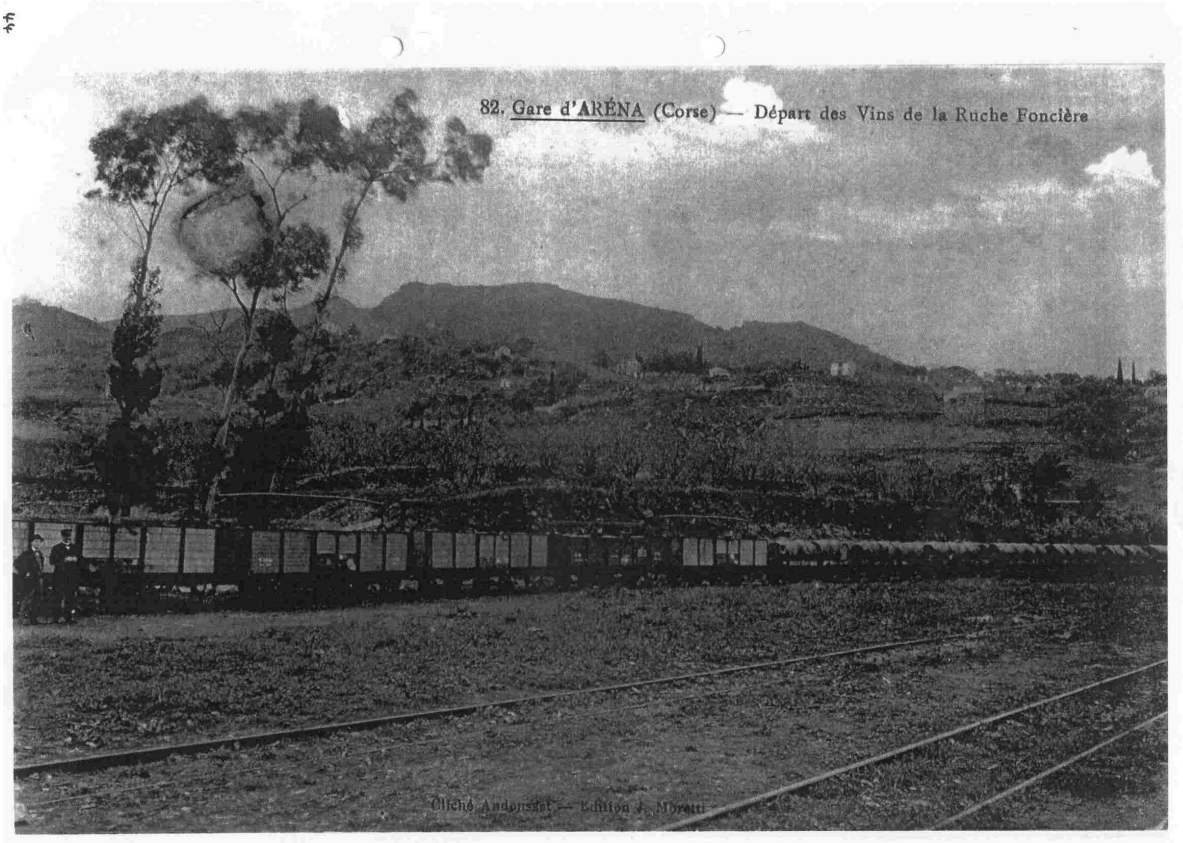
Le Guide Corse, les amis de la Corse, Ghisonaccia

Meriant, guide dtv, Korsika

Michelin, carte corse

Schröder/Pagenstecher, Korsika, Editions Velbinger

Des remerciements particuliers à mes amis qui m'ont instruit sur la Corse : Paul, Walter et Werner
et à mes amis collectionneurs de timbres et de cartes postales de Bastia.


82. Gare d'ARÉNA (Corse) — Départ des Vins de la Ruche Foncière
Cliché Andreuccetti — Edition J. Moretti