

Le sillon légendaire du train de la Plaine

En 1943, l'histoire du chemin de fer qui s'étirait jusqu'à Porto-Vecchio s'achevait dans le fracas de la 2e Guerre mondiale. 71 ans plus tard, les enfants du rail sont encore là. Nous les avons retrouvés, à deux pas des gares désaffectées. Des octogénaires prêts à témoigner sur une ligne qui a marqué à jamais le territoire, et qui pourrait bien revoir le jour

Ses journées s'écoulaient toujours un peu comme si le train s'apprêtait encore à siffler avant d'entrer en gare de Prunete. François Lucioni s'y revoit, comme si c'était hier. À 83 ans, la mémoire de ce bourg de la plaine de Cervione n'hésite pas l'ombre d'une seconde quand il tire les anecdotes de la boîte à souvenirs. Son cerveau toujours alerte ne broille aucune image, pas même les plus lointaines. Il raconte comme s'il voyait encore le vieux film en noir et blanc projeté sous ses yeux. « J'entends encore mon père me dire, en ce triste jour du mois de juillet 1943 : « Aujourd'hui, le train ne passe pas ». Il ne passera plus. Mais François est toujours là.

À une dizaine de mètres seulement de la vieille gare devenue une résidence privée, de l'autre côté de la route nationale, il donne volontiers rendez-vous au Bar des 4 Chemins, l'établissement familial qui fait battre le cœur de Prunete. L'invitation à parler de l'ancienne ligne ferroviaire, il la reçoit comme un cadeau. « C'est toute



De nombreuses bâtisses de l'ancienne ligne de chemin de fer ont été récupérées par d'autres services publics. A Ventiseri, l'ancienne gare est tout simplement devenue la mairie. (Photos N.K.)

mon enfance. Je suis fils et petit-fils d'employés du chemin de fer. Mon père était ce que l'on appelait un homme d'équipe dans le jargon des cheminots ». François ne veut pas se contenter de raconter, il nous invite à traverser la RN 193 pour marcher là où les rails ont creusé la terre autrefois, sur une route communale qui suit désormais le tracé du train de la Plaine.

Le train, la première fois, pour le « certifié » à Porto-Vecchio

« Vous voyez, là, c'était le dépôt de bois. On y amenait du châtaignier pour les livraisons qui se faisaient par le train. Là-bas, c'est l'ancienne maisonnette ». La maisonnette, c'est comme ça que les enfants du train qui sont encore là pour témoigner appellent ces mini-gares où les gardes-barrières élaient domicile. En 1958, Paul Susini en a racheté une pour en faire sa propre maison, et renouer ainsi avec l'histoire du

chemin de fer qui fut aussi celle de son enfance.

Pour rencontrer Paul, il faut descendre beaucoup plus au sud de ce train qui existe encore dans bien des mémoires. Entre Solenzara et Favone, la barrière n'est plus là, mais la maisonnette n'a pas bougé. Le vieil architecte des chemins de fer serait fier de la voir ainsi retapée et agrandie par celui qui, à 87 ans, prend encore plaisir à entretenir les lieux. « Regardez, c'est là que passait le train, montre l'ancien éducateur spécialisé que la carrière a conduit hors de Corse, jusqu'en Indochine. Je suis un enfant de Sari, et ce train, je l'ai pris en 1940 pour aller passer le certificat d'études à Porto-Vecchio, puis bien plus tard, pour me présenter au concours des bourses à Bastia ». Les souvenirs d'une lointaine scolarité ne sont pas les seuls à rapprocher Paul Susini du vieux chemin de fer. « Mon père était, à Solenzara, le gardien d'un dépôt de matériel où l'on entreposait notamment des rails ». Le gamin d'alors n'a pas oublié ce train qui, pendant les années de guerre, transportait les soldats italiens.

« Je me souviens les avoir vus traverser Solenzara en faisant les gestes ostentatoires des conquérants ». Si Paul est encore, 71 ans plus tard, là où les rails ont disparu, il le doit en grande partie au hasard. 1958, le patrimoine immobilier du chemin de fer de la Plaine est mis en vente. Les enchères se multiplient, un industriel de Roubaix y fait autorité, mais Paul qui prépare sa fin de carrière et ses vieux jours chez lui lorgne sur la vieille maison du garde-barrière. « Je la voulais, je suis allé voir ce PDG pour le lui dire. Il a compris que j'y étais vraiment attaché et il m'a promis de ne pas sur-encherir ». La bâtisse sera adjugée à l'enfant du pays pour 700 000 francs de l'époque.



Entre Solenzara et Favone, Paul Susini a racheté l'ancienne maison du garde-barrière. Il y habite encore aujourd'hui.

De 1888...

La ligne de chemin de fer de la Plaine orientale a été ouverte en 1888 sur son premier tronçon, entre Bastia et Ghisonaccia. En 1930, elle fut prolongée jusqu'à Solenzara, avant de rallier Porto-Vecchio en 1935. La décision d'étendre le réseau ferroviaire s'est naturellement imposée sur ce territoire. Après la difficile mise en service de la ligne Ajaccio-Bastia, laquelle a dû faire face au relief en zone montagneuse, le tracé du chemin de fer sur le littoral s'est avéré bien moins compliqué. Sur 152 km, cette ligne a imposé la construction de plusieurs ponts, de pierre ou de métal, et d'un seul tunnel au lieu-dit Fautea, entre Favone et Sainte-Lucie-de-Porto-Vecchio, long de 500 mètres. Endommagée en 1943 pendant le retrait des troupes allemandes qui avaient fait notamment sauter 18 ponts, sa reconstruction ne fut jamais entreprise. Une nouvelle extension du réseau, qui n'a pas été menée à terme, était pourtant prévue entre Bastia et Macinaggio, Porto-Vecchio et Bonifacio, puis de Folelli jusqu'à la station thermale d'Orezza.



Sur la commune de Pruneti, Jeanette Cesari n'a pas oublié l'effervescence que générât l'arrivée du train en gare d'Abazza.



Sur la Plaine orientale, les hameaux font aujourd'hui encore référence à l'ancienne ligne de chemin de fer.

En Plaine orientale, le train a marqué le territoire. Parce qu'il n'était pas qu'un moyen de transport. Certaines communes ont des hameaux qui portent encore le nom des gares qui n'existent plus. C'est le cas à Ghisonaccia, ou encore à Aléria, tandis qu'à Travu, sur la plaine de Ventiseri, le bâtiment de la défunte gare est devenu celui de la mairie. Bien plus peuplés qu'aujourd'hui, les villages de l'arrière-pays vivaient au rythme du train. À San Gavinu di Fiumorbu, les dix kilomètres qui séparaient alors le village de la gare d'Abbazia n'étaient pas ceux d'aujourd'hui, mais « A Capriuletta » tirée par des mules était une aubaine pour aller prendre le train. On en parle aujourd'hui encore au village, comme de celle qui conduisait l'attelage : « Zia Marianna », à qui chacun ne manquait pas de demander « l'ora di u trenu ». Le hameau d'Abbazia avait ainsi connu un essor considérable dont Jeannette Cesa-

rini, 87 ans, se souvient encore. À l'époque du chemin de fer, le bar restaurant familial travaillait beaucoup. « Je revois tout, se souvient celle qui n'a pas quitté les lieux. Il y avait des vieilles voitures, des charrettes qui amenaient des gens au train. C'était aussi l'époque où une exploitation de liège travaillait. Le train, on le prenait nous aussi. Toujours pour aller à Bastia, c'était notre sortie, mais jamais vers le sud ».

« J'ai vu les Allemands poser des explosifs sur un pont »

Le train sur la Plaine fut aussi pourvoyeur d'emplois pour la population locale. « On retrouvait souvent les femmes de cantonniers aux postes de gardes-barrières », se souvient Philippe

Le plan que le docteur Pieri conserve précieusement

Ancien maire de Prunelli, le docteur Pierre-Timothé Pieri demeure une figure du Fiumorbu où sa réputation d'érudit fait encore autorité. Ses recherches qui l'ont conduit à constituer, à Prunelli village, un musée baptisé Mnemosina l'ont tout naturellement amené à s'intéresser au chemin de fer de la Plaine, au point de mettre la main sur des documents exceptionnels.

Le plan de l'un des tronçons de la ligne ferroviaire qui concerne le territoire de sa commune en fait la démonstration. Ce document, élaboré dans les années trente, révèle notamment la précision d'un travail qui met en lumière le tracé de la vieille ligne, les relevés cadastraux, jusqu'aux noms des propriétaires des terrains.

Dans ses travaux au service de la mémoire d'un territoire, le docteur Pieri a également découvert un document évoquant un désaccord entre la commune de Prunelli et l'ingénieur chargé du tracé du chemin de fer entre Ghisonaccia et Solenzara.

« Le 31 août 1890, le conseil s'émeut car il vient d'apprendre que l'ingénieur a l'intention d'établir la gare de Prunelli près de la maison Bruni, sur la départementale 2, au lieu de la désigner à Piediteppa, à la maison de la veuve Laurelli. Ce choix porte tort à la commune, ainsi qu'à Poggio et à Lugo. Il obligerait les charrettes et les piétons à faire un détour de plus de 4 km, alors que Piediteppa présente un double intérêt. D'abord parce que Prunelli est le chef-lieu de canton avec la Poste, la perception, l'enregistrement, et autres fonctionnaires, ensuite parce que Migliacciaru embarque tous les ans 5 millions de kg de fourrage et autres céréales ». Bien entendu, du haut de ses 87 ans, l'ancien maire de Prunelli garde lui aussi ses propres images du train de la Plaine.

« Sur Abbazia, l'intense activité, des valises partout sur le quai de la gare. Dans la famille, nous avions une voiture, une Peugeot 201, mais il m'est arrivé, enfant, de prendre ce train. Pour aller sur Bastia où ma famille a résidé, puis pour venir sur la Plaine à l'occasion des vendanges ».



Le docteur Pieri a conservé ce document exceptionnel, un plan d'une partie de la ligne ferroviaire de la Plaine.

facio ». Ces derniers mirent toutefois un point d'honneur à faire sauter les ponts. « Comme ils ne craignaient pas les enfants qu'ils laissaient approcher, je les revois poser les explosifs, se remémore Paul Susini. Un jour, avec de nombreux enfants de Sari, nous étions sur le promontoire du village d'où nous apercevions les dégagements de fumée après les explosions ». La nostalgie laisse forcément poindre l'émotion de ceux qui ont, bien sûr, entendu parler du projet qui pourrait permettre au train de retrouver la trace du légendaire sillon. À l'évocation de ce dossier désormais entre les mains de la Collectivité territoriale (lire par ailleurs), François Luccioni se fait presque le défenseur d'une vision patrimoniale des choses. « La plupart des terrains appartiennent encore aux Domaines ». Paul Susini, lui, repense au jour de son départ pour l'Indochine, en 1949. « Le chauffeur du bus m'avait dit : « Quand tu reviendras en Corse, il y aura une autoroute sur la Plaine orientale ». On connaît la suite. L'histoire du train, elle, n'a peut-être pas encore écrit le mot fin.

Noël KRUSLIN
nkruslin@corsematin.com



À Prunete, François Luccioni montre l'ancien tracé du chemin de fer devenu une route communale.

Susini, beau-frère de Paul qui, à 93 ans, est plus que jamais la mémoire de Sari dont la plaine vivait une effervescence ferroviaire comparable à celle de Prunete. « Tous les commerçants recevaient leur marchandise par le train qui desservait quand même les deux cantons de Cervione et de l'Alessiani, rappelle François Luccioni qui n'a pas oublié non plus que le chemin de fer fit aussi tourner les autocars. « Les transports Tosi, Grisoni qui acheminaient tout le monde jusqu'à la gare de Prunete où le train assurait également le service postal ». Malheureusement, l'histoire du train de la Plaine est aussi celle des années de guerre. Les mines se font forcément plus graves. « J'étais enfant à l'époque, et pour nous préserver des images les plus difficiles, on nous conduisait dans l'arrière-pays, à Acciani, raconte Jeannette Cesarini. Et puis pendant la guerre, le train est passé forcément au second plan ». François Luccioni décrit dans les moindres détails le contexte, déclarant avec un brin de fierté : « Les Italiens, qui avaient d'ailleurs un bataillon basé à Cervione, ont profité du chemin de fer, mais pas les Allemands. La ligne s'est arrêtée un mois avant le départ de nos troupes de Romel à Boni-

« Ce territoire mérite un nouveau projet »

Président des Chemins de Fer de la Corse, Michel Stefani argumente volontiers en faveur du retour du train vers la Plaine orientale, en attendant l'étude de faisabilité pour un premier tronçon entre Casamozza et Poggio-Mezzana.

Le retour du train en Plaine orientale, c'est un projet qui tient la route ?

Absolument, si l'on tient compte des usages, du nombre de personnes qui, en provenance de la Plaine, arrivent sur Casamozza en voiture avant de prendre le train. Nous savons aussi que, sur ce territoire, l'augmentation de la démographie est considérable, mais aussi que le réseau routier au demeurant confortable, est parfois saturé et aussi accidentogène. Le train est une alternative pour transporter en toute sécurité, régularité et ponctualité. Dans le cadre du Padduc, c'est aussi un projet arrêté. C'est la porte d'entrée vers la Plaine et un débouché sur le grand Bastia. Par ailleurs, si on considère que ce territoire est un poumon de la production insulaire, en matière agricole notamment, on peut réfléchir aussi à ce que peut devenir le transport de marchandise.

Mais depuis l'arrêt de l'ancienne ligne, le territoire a bien changé...

L'étude qui est menée est consécutive à une délibération de l'assemblée de Corse qui s'est appuyée sur un état des lieux réalisé par les services de la CTC. Il donne des éléments sur la propriété des emprises ferroviaires sur l'ancien tracé. Ce qui est d'ores et déjà envisageable et qui correspond justement à l'étude de faisabilité, c'est le tronçon entre les communes de Monte et Poggio-Mezzana à titre principal, et jusqu'à Cervione à titre conservatoire. Sur les 16 km du premier tronçon, il existe une rupture de 130 mètres sur Taglio-Isolaccio. Tout le reste est propriété pour plus de la moitié, de la Collectivité territoriale, puis des collectivités locales. La possibilité de réinstaller le train sur ce premier tronçon semble donc tout à fait envisageable.

Comment voyez-vous la feuille de route ?

Nous devrions avoir le retour de l'étude de faisabilité dans les 18 mois. On y verra alors plus clair sur le calendrier et sur le coût de l'opération, mais à mon sens, ce projet est également lié à celui qui vient de faire l'objet d'un autre avis d'appel à concurrence récemment publié. Celui de la commande centrale à voie unique, l'outil informatisé de gestion des circulations qui fonctionne déjà entre Bastia et Casamozza, et que nous proposons d'étendre à l'ensemble du réseau. Nous faisons aujourd'hui un million de kilomètres et nous transportons un million de passagers. Le train, c'est la carte de l'aménagement du territoire, de la préservation de l'environnement et des vies humaines. Nous comptons 1235 cartes étudiantes. Quand ces jeunes prennent le train, ils ne sont pas sur la route.



Michel Stefani croit au projet, dans une logique de réponses aux besoins et d'aménagement du territoire. (Photo Archives Corse-Matin)