



LE TRAIN

(1894-1900)

Dès le milieu du XIX^e siècle, la question du chemin de fer se pose dans l'île avec un double enjeu : ouvrir cette montagne sur la mer et constituer un pont corso-sarde entre l'Europe et l'Afrique, véritable route des Indes.¹ Sans jamais prendre cette dimension transcontinentale, le rail devient un moyen de transport apprécié des touristes.

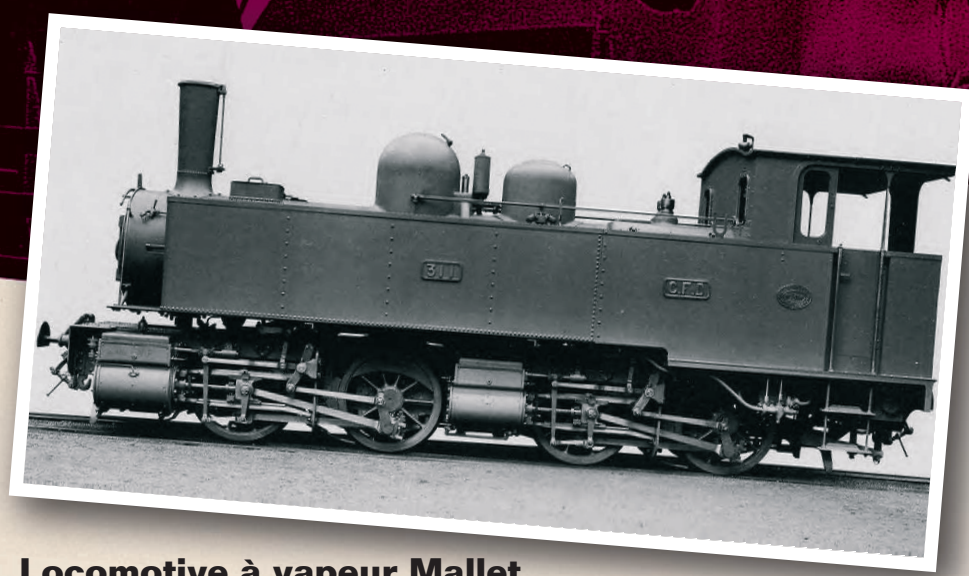
La mise en service du chemin de fer corse s'échelonne du 1^{er} février 1888, date d'inauguration de la ligne Bastia-Corte, au 3 décembre 1894, jour d'ouverture de la liaison Vivario-Corte. Seize ans séparent la première déclaration d'utilité publique de l'achèvement du réseau, long de 294 kilomètres. Ce délai apparaît relativement court, compte-tenu du caractère montagneux du tracé et du nombre élevé d'ouvrages d'art remarquables réalisés sur le parcours, tel le tunnel de Vizzavona et le viaduc du Vecchio. Après des essais, les Fives-Lille, et surtout les locomotives Mallet, sont retenus pour effectuer ce parcours sur voie métrique.

En 1889, avant même l'ouverture complète de la ligne, Laurent Lanzi, consul du Danemark en Corse, notait à propos du train : *“Le trajet d'Ajaccio à Bastia qui durait en diligence 18 heures, s'effectue déjà, partie en chemin de fer et partie en voiture, en 12 heures, et en juillet prochain, en 10 heures”*.²

En décembre 1894, la ligne centrale est terminée, il faut désormais un peu plus de 7 heures pour relier les deux principales villes. Les guides de voyages soulignent que le trajet entre Ajaccio et Bastia par le chemin de fer est pittoresque et riche en émotions.

¹ Après le projet d'Antonio Conti, dès 1855, de relier l'Europe à l'Afrique par un chemin de fer corso-sarde, l'idée est reprise par le comte Granchamps : *La Corse, sa colonisation et son rôle dans la Méditerranée*, ingénieur des Ponts et Chaussées, Paris, 1859 et Antoine Fabiani : *Les chemins de fer de la Corse envisagés du point de vue des intérêts commerciaux et politiques en Méditerranée*, Bastia : Imprimerie Fabiani, 1864.

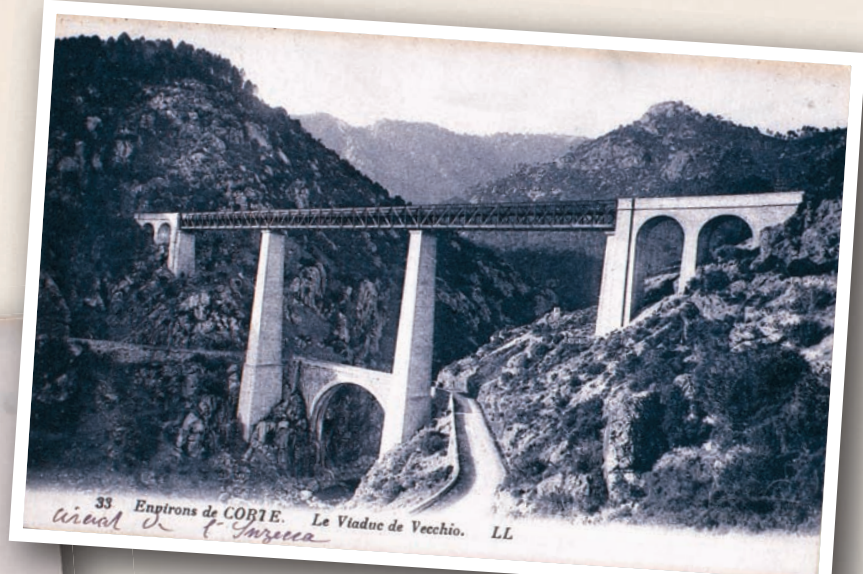
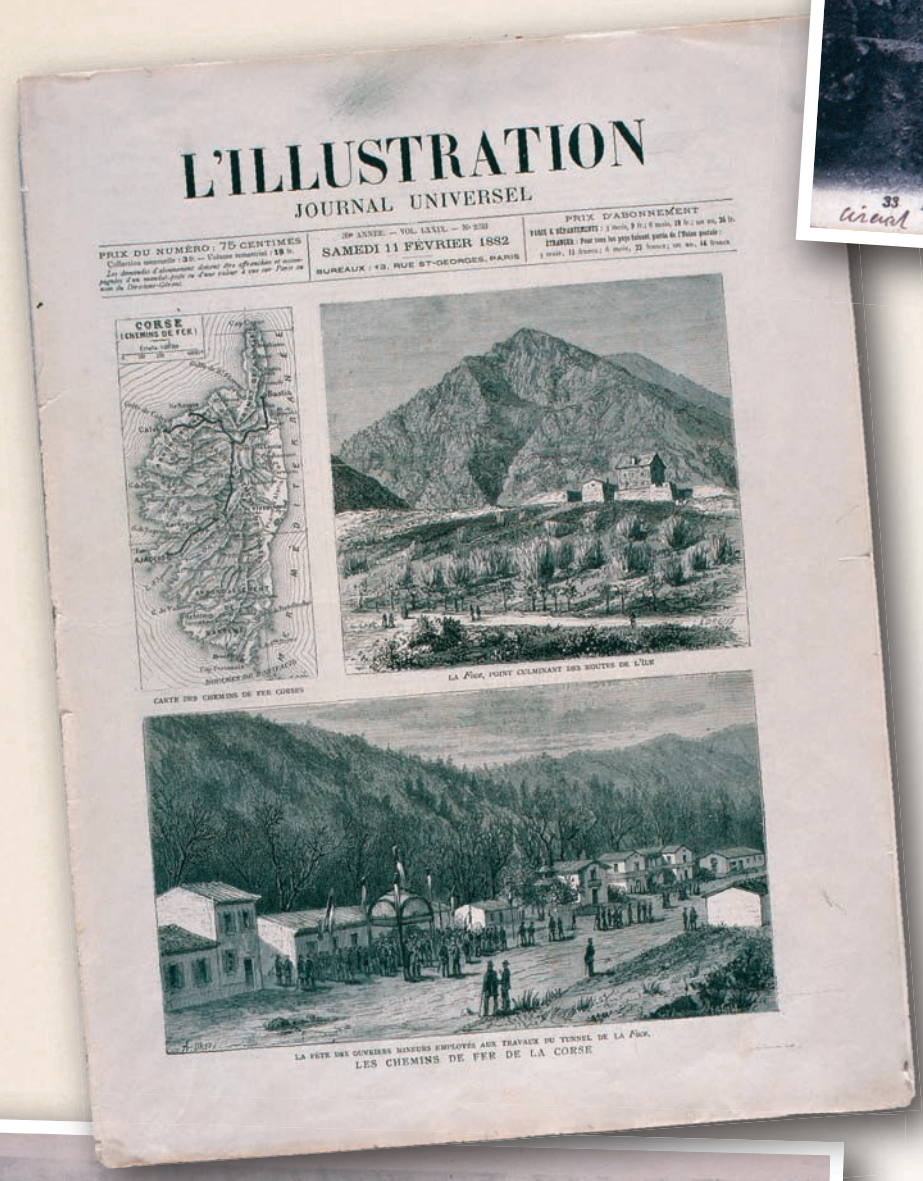
² Lanzi, Laurent. *Notes sur la situation commerciale et économique de l'île de Corse* (extrait de la Revue Franco-Scandinave). Ajaccio : Imprimerie Toussaint Massel, 1889, p. 5.



Locomotive à vapeur Mallet.
Bastia, Archives départementales de la Haute-Corse

C'est à l'ingénieur genevois Jules Théodore Anatole Mallet que l'on doit l'invention, en 1885, de la locomotive 020 + 020 T corse, adaptée à la voie métrique à forte déclivité de l'île. Antérieure aux modèles présentés à l'Exposition universelle de 1889, elle comporte deux trains de roues séparées et est dotée de deux groupes de deux essieux moteurs sans essieux porteurs. Vingt-deux machines de ce type, numérotées de 301 à 319 et de 351 à 353 seront construites de 1893 à 1932 et utilisées sur les réseaux secondaires français. En Corse, les Chemins de Fer Départementaux (C.F.D.) commanderont, pour leur part, à titre d'essai, une première locomotive à la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques (S.A.C.M.) de Belfort. Celle-ci parviendra à tracter à 15 km/heure une charge de 99 tonnes, soit huit véhicules, sur des rampes de trente pour mille, entre Ajaccio et Vizzavona. Ces résultats étant concluants, les Chemins de Fer Départementaux commanderont à la S.A.C.M. quatre motrices supplémentaires, la dernière, livrée en 1906, pouvant atteindre les 60 km/heure.

« La fête des ouvriers mineurs employés aux travaux du tunnel de la Foce - Les Chemins de Fer de la Corse ».
In "L'Illustration Journal Universel"
Paris, 11 février 1882
Imprimé. 39,6 x 29,5 cm.
Corte, musée de la Corse



« Environs de Corte - Le viaduc du Vecchio L. L. »
Paris, Imprimerie Levy et Neurdein Réunis.
Après 1920.
Carte postale 9,2 x 13,8 cm.
Corte, musée de la Corse, ancienne collection Oberti.

Le viaduc du Vecchio est réalisé sur les plans de l'ingénieur Gustave Eiffel. Il est muni d'un tablier métallique de 140 mètres de long, au débouché d'un tunnel de 155 mètres. Sa structure métallique, surplombant de 90 mètres la rivière du Vecchio, se compose de trois travées continues ; les culées en maçonnerie sont évidées par une élégante arcature de 8 mètres de diamètre. La travée centrale repose sur deux imposantes piles de maçonnerie à bossages de 58 mètres de hauteur. Le viaduc du Vecchio est inscrit sur l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques depuis le 29 juillet 1976.



Locomotive Mallet 020 T