

Train Ajaccio-Vizzavona 1896-1996



Dessiné par Jean-Paul Véret-Lemarinier

Imprimé en héliogravure

Format vertical 22 x 36

50 timbres à la feuille

Vente anticipée le 29 juin 1996
à Ajaccio (Corse-du-Sud)

Vente générale le 1^{er} juillet 1996

Il y a cent ans, le 1^{er} juillet 1896, le premier train de plaisir corse circulait entre Ajaccio et Vizzavona. Cet événement n'aurait pu avoir lieu si l'on n'avait décidé d'équiper, en 1878, l'île de Beauté d'un chemin de fer pour relier ses deux plus grandes villes : Ajaccio et Bastia. Les Italiens avaient donné l'exemple en dotant la Sicile et la Sardaigne d'un système ferroviaire. La France ne pouvait rester indifférente aux avantages que procurerait l'établissement d'une voie ferrée traversant le pays. Un premier tronçon reliant Ajaccio à Mezzana fut ouvert à l'exploitation en 1888. L'année suivante, Vizzavona était atteinte, puis Vivario en 1892, Corte en 1894. Aux plus belles heures de son existence, le chemin de fer corse allongeait 365 km de voies. La ligne de la côte orientale reliant Porto-Vecchio à Casamozza ayant été fermée, le "réseau" ressemble aujourd'hui à une baguette de sourcier : il se limite à une dorsale traversant le pays d'Ajaccio à Bastia (158 km), avec un embranchement sur Calvi et l'Île-Rousse à

partir de Ponte-Leccia (74 km). Il s'en est fallu de peu que le chemin de fer corse figure dans les livres d'histoire. En effet, par deux fois, en 1955 et 1959, il fut menacé de fermeture. C'est que la voie ferrée souffre de la présence d'un concurrent qui ne lui laisse aucune chance : le transport maritime. Ajaccio, Bastia, Calvi et l'Île-Rousse ne sont-elles pas des villes portuaires directement desservies au départ du continent ? En 1972, le trafic portuaire s'élevait à 1 400 000 tonnes alors que le train assurait cette même année un fret inférieur à 4 200 tonnes. Pour continuer à vivre, le chemin de fer devait donc trouver une nouvelle voie. C'est le tourisme qui allait la lui tracer. Il représente aujourd'hui 60 % du trafic. L'été, les trains sont pleins. On a pu compter jusqu'à 152 000 voyageurs en août 1993 contre 14 000 en janvier. Il est vrai que la traversée de l'île en train ne manque pas de charme et de pittoresque. Sur le parcours Corte-Bocognano, le touriste est le spectateur d'une terrible bataille, celle du rail et de

la montagne. La voie s'enroule autour de celle-ci, franchit des ponts hardis, s'accroche à la paroi dominant des gorges – pour atteindre le point culminant de la ligne à 906 m – puis disparaît dans le long tunnel de Vizzavona (3 916 m). Au rythme de 60 km/h, le voyageur, parti d'Ajaccio, sera à Bastia en 3 heures et 40 minutes. Progrès notable par rapport au début du siècle où il fallait patienter huit heures et souffrir les escarbilles de charbon crachées par la locomotive à vapeur. 60 km à l'heure : c'est juste l'allure qui convient pour se délecter de l'admirable paysage corse.

LES TIMBRES-POSTE DE FRANCE

TRAIN AJACCIO- VIZZAVONA 1896-1996



Vente anticipée le 29 juin 1996
à Ajaccio (Corse-du-Sud)

**Vente générale dans tous les bureaux de poste
le 1^{er} juillet 1996**



LA POSTE 

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Dessiné par Jean-Paul Véret-Lemarinier

Imprimé en héliogravure

Format vertical 22 x 36

50 timbres à la feuille

TRAIN AJACCIO-VIZZAVONA ***1896-1996***

Il y a cent ans, le 1^{er} juillet 1896, le premier train de plaisir corse circulait entre Ajaccio et Vizzavona. Cet événement n'aurait pu avoir lieu si l'on n'avait décidé d'équiper, en 1878, l'île de Beauté d'un chemin de fer pour relier ses deux plus grandes villes : Ajaccio et Bastia. Les Italiens avaient donné l'exemple en dotant la Sicile et la Sardaigne d'un système ferroviaire. La France ne pouvait rester indifférente aux avantages que procurerait l'établissement d'une voie ferrée traversant le pays. Un premier tronçon reliant Ajaccio à Mezzana fut ouvert à l'exploitation en 1888. L'année suivante, Vizzavona était atteinte, puis Vivario en 1892, Corte en 1894. Aux plus belles heures de son existence, le chemin de fer corse allongeait 365 km de voies. La ligne de la côte orientale reliant Porto-Vecchio à Casamozza ayant été fermée, le "réseau" ressemble aujourd'hui à une baguette de sourcier : il se limite à une dorsale traversant le pays d'Ajaccio à Bastia (158 km), avec un embranchement sur Calvi et l'Île-Rousse à partir de Ponte-Leccia (74km). Il s'en est fallu de peu que le chemin de fer corse figure dans les livres d'histoire. En effet, par deux fois, en 1955 et 1959, il fut menacé de fermeture. C'est que la voie ferrée souffre de la présence d'un concurrent qui ne lui laisse aucune chance : le transport maritime. Ajaccio, Bastia, Calvi et l'Île-Rousse ne sont-elles pas des villes portuaires directement desservies au départ du continent ? En 1972, le trafic portuaire s'élevait à 1 400 000 tonnes alors que le train assurait cette même année un fret inférieur à 4 200 tonnes. Pour continuer à vivre, le chemin de fer devait donc trouver une nouvelle voie. C'est le tourisme qui allait la lui tracer. Il représente aujourd'hui 60 % du trafic. L'été, les trains sont pleins. On a pu compter jusqu'à 152 000 voyageurs en août 1993 contre 14 000 en janvier. Il est vrai que la traversée de l'île en train ne manque pas de charme et de pittoresque. Sur le parcours Corte-Bocognano, le touriste est le spectateur d'une terrible bataille, celle du rail et de la montagne. La voie s'enroule autour de celle-ci, franchit des ponts hardis, s'accroche à la paroi dominant des gorges – pour atteindre le point culminant de la ligne à 906 m – puis disparaît dans le long tunnel de Vizzavona (3 916 m). Au rythme de 60 km/h, le voyageur, parti d'Ajaccio, sera à Bastia en 3 heures et 40 minutes. Progrès notable par rapport au début du siècle où il fallait patienter huit heures et souffrir les escarbilles de charbon crachées par la locomotive à vapeur. 60 km à l'heure : c'est juste l'allure qui convient pour se délecter de l'admirable paysage corse.