

Voies et chemins de Morsiglia, du XVIII^e siècle à nos jours

Yves STELLA

LE TEXTE QU'ON VA LIRE EST LE CONDENSÉ d'une conférence faite devant un public essentiellement composé de Morsigliais.

Pourquoi avoir traité ce sujet ? Je suis souvent amené à effectuer des recherches sur nos plans cadastraux, qu'il s'agisse des besoins de la commune ou pour répondre aux demandes des habitants.

C'est dire que j'ai passé de longs moments sur ces plans et documents, mais également sur le terrain, pour en vérifier une information ou une supposition.

Également par nécessité liée aux plans d'urbanisme puisque ceux-ci dépendent pour beaucoup du réseau de voies publiques existantes, mais peuvent s'appuyer sur des voies anciennes, peu ou mal utilisées. De cette combinaison, documents et cartes d'un côté, confrontations sur le terrain de l'autre, je vais essayer de vous proposer une image du passé de ces deux derniers siècles, le vingtième ayant été moins transformateur en ce domaine.

Ce sera donc ce regard sur Morsiglia, un Morsiglia qui se laisse découvrir pas à pas, celui d'un âne ou d'un mulet tirant une carriole.

Un regard sur le présent d'abord

En simplifiant, comme le montre la carte, on note deux grands axes :

Un axe est ouest, le chemin départemental 35, appelé plus communément route de Mute en aval de la nationale, ou route de Meria ou de Pastina en amont.

Un axe nord sud, la « nationale », aujourd'hui RD 80, ouverte entre 1840 et 1860.

Si la route nationale est ouverte sur la côte ouest du Cap Corse entre 1840 et 1860, une grande partie du CD 35 est pratiquée depuis des siècles et en particulier sur le tronçon Marine de Mute – Paroisse.

Bien sûr, les déplacements se font vers le nord et Centuri et sans doute une voie carrossable existe, comme vers le sud et Pino, mais de ce côté on en

restera longtemps au seul sentier, ce sentier vertigineux évoqué par Boswell en 1768.

Plus fréquentés étaient les chemins vers Frasso et de là vers Rogliano.

Essayons d'imaginer le village sans les routes carrossables que nous connaissons aujourd'hui.

Tous les hameaux sont là, sauf Poggio ce hameau mythique (mais peut être pas tant qu'on le dit) entre Giovanacce et Sainte-Lucie, et aussi Camorsiglia dont les ruines étaient encore bien dressés il y a une cinquantaine d'années, tout est là.

Et sans doute, autour de Saint-Barthélemy, le site du Santuario, qui présente une analogie avec Camorsiglia, a dû connaître une amorce d'habitat.

Donc d'ouest en est (voir la carte) :

– Mute, dont le bâti est resté pour l'essentiel identique à un plan de la fin du XVIII^e siècle esquissé par les géomètres du Plan terrier ;

– tout à l'opposé, comme aujourd'hui, les trois hameaux de Sundi, sans doute une contraction de Quassundi, « ceux de la haut... » les trois hameaux de Posacce (ou Pilosacce), Giovanacce et Casanova ;

– Pruno, de son côté, quasiment excentré et dominant le centre du village ;

– et enfin le gros bloc de Pecorile et Baragogna.

– Stanti et Mucchietta restent bien identifiés, au nord et au sud.

Tous ces hameaux, certes, communiquaient entre eux par des sentiers et chemins, piétons mais aussi prévus pour les transports à dos d'ânes, mulets ou chevaux.

On notera à ce sujet que si certains lieux étaient accessibles par des sentiers abrupts, on pouvait également les atteindre ou les relier par d'autres voies, en général plus sinueuses et adaptées au pas des animaux de bât qui ne montent quand même pas aux échelles... Le sentier du Scalettu est exemplaire en ce domaine.

Mais on ne circulait pas qu'à pied ou à dos d'âne : une engin sur roues était indispensable : carrioles, charrettes, tombereaux... Et pour cela, une voie doit présenter :

– une largeur de plate-forme convenable ;

– un minimum de pente et d'accidents de parcours, car ânes et mulets n'ont pas de boîtes de vitesse ;

– des tournants bien dessinés et ne cassant pas la traction de l'animal ;

– une logique de liaison permettant l'importation de biens, de matériaux, mais aussi l'exportation des productions locales.

C'est donc sur cet aspect que je veux insister.

Puisqu'il n'y a pas encore la « route nationale », c'est donc depuis la mer que s'articule le dispositif.

Et dans l'attente de l'axe nord-sud, ce sera donc une arborescence – dirai je – de l'ouest à l'est depuis Mute et inversement, même si les communications sont facilitées vers Centuri, village ou port.

L'objectif est de relier les hameaux, toucher les zones de production, faire converger le réseau vers une finalité économique.

Pour le reste, ce sera la mer et le grand large, cabotage ou long cours, activité où les Morsigliais seront très actifs.

Reprenons cette lecture des choses et suivons la route...

Mute d'abord, donc car le toucher du Scalettu reste aléatoire et on voit mal une charrette en remonter.

L'actuel pont de Mute ne date que de 1875 et il permettra de rejoindre le port de Centuri qui a une belle activité commerciale au siècle dernier.

On peut d'ailleurs s'interroger sur l'activité des deux marines avant la réalisation de ce pont. Ou bien Mute et le port de Centuri ont des finalités bien séparées, ou bien Morsiglia reçoit des marchandises depuis Centuri, notamment par le circuit Ortinola-Stanti qui sera évoqué plus loin.

On aboutit à Mute – et l'on passe le ruisseau par le petit pont existant encore en 1948 ; il avait quand même une largeur utile de 3 mètres... Vers le port de Centuri, la sortie se fait alors par un simple sentier.

De Mute, remontons donc vers le village ; le tracé actuel, et celui de 1860, qui est déjà celui de 1770, sont identiques jusqu'à Pian di Barri, sorte de dépression boisée, aujourd'hui quasi cernée par le CD 35.

Là, une première question d'importance se pose.

Sachant que le tracé actuel qui contourne par le sud la dépression de Pian di Barri a été réalisé vers 1875, par où passait-on avant ?

On pourrait croire que c'était par la chaussée qui coupe Pian di Barri et le fil d'eau hivernal : en effet, elle est surélevée entre deux murs, elle est pavée en partie et il y a un aqueduc... on peut donc y passer par tout les temps... mais on aboutit à un virage extrêmement serré et accentué. Et là, on voit mal une charrette chargée affronter la difficulté.

Par contre, si on regarde à gauche, sous les chênes, c'est le tracé de la « strada vechja », encore utilisée par chasseurs ou amateurs de champignons ;

elle a une belle plate forme de 4 à 5 mètres de large, sa pente est douce et régulière et son tracé répond aux caractéristiques minimales identifiées au début de cet exposé.

La *strada vechja* remonte doucement, passe le long de la nouvelle vigne de Caravella, et on en voit ensuite le layon encore bien visible des deux cotés de la route du couvent, à 50 m du carrefour.

Elle remonte sur le CD 35 un peu avant San Lunardu où se pose une seconde question : allait-on vers l'épingle-à-cheveux actuelle, certes peu pentue, pour arriver sous Stanti ? ou bien passait-on par le court sentier qui rejoint les deux routes ?

Par contre, depuis San Lunardu et par le Pighjulellu, on pouvait passer en carriole jusque sous la tour et desservir Camorsiglia. La voie est assez large et surtout très plane.

Revenons sur le CD 35 et arrêtons-nous au carrefour de Stanti ; il était sans doute le même il y a deux siècles et demi et plus.

À gauche, vers Stanti, 150 mètres de voie qui arrivent comme aujourd'hui en cul-de-sac... Mais une autre hypothèse est envisageable.

Tout droit, on remonte vers Pecorile, on passe la nationale (le bâtiment du bar actuel est postérieur à 1860), on rejoint la place de Pecorile pour finir au bout de la façade du palais Ghjelfucci.

Et on s'arrête là, car le chemin carrossable vers l'église Saint - ne sera réalisé qu'en 1956.

Retour au carrefour de Stanti en continuant la route actuelle : notre carriole passe devant la Casa di a Signora Anna.

Et là, puisque la connexion actuelle avec la nationale n'existe pas, on continue, on passe juste sous le bâtiment communal et on rejoint la route de la paroisse Saint-Cyprien en coupant encore une fois la nationale. Ce tracé a été rétabli en 1997

Là, un nouveau carrefour et deux directions :
Soit vers la paroisse, soit vers Mucchieta

Vers Mucchieta, la route continuait juste, passait sur un pont un peu en aval du pont du Tufu actuel, remontait un peu et rejoignait Mucchieta sur le tracé suivi par la nationale actuelle et s'arrêtait sur la placette actuelle de ce hameau.

Seconde direction, la Paroisse, l'église Saint Cyprien, objectif évidemment prioritaire.

Ensuite, pouvait-on continuer vers les trois hameaux de Sundi ?

Certes des indices existent, mais ils ne sont pas probants, du moins si nous suivons la logique technique exposée au début de cette présentation.

La pente s'accroît et les largeurs de voie ne

conviennent pas ; sans doute pouvait on arriver sous Giovanacce, mais bien mal y accéder.

Il faut occulter la route actuelle vers Sundi, puisqu'elle n'a été réalisée elle aussi que vers 1880... Et que l'on ait choisi de ne pas poursuivre depuis la Paroisse est sans doute le signe d'une difficulté pour une voie fiable.

Et c'est donc par des sentiers piétons ou muletiers que l'on continuait vers Notre-Dame-des-Grâces et Rogliano, comme vers Campu Merlinu et de là vers Meria par Taberna et E Terrazze

Je n'ai trouvé aucun signe d'une voie carrossable de Morsiglia à Meria, mais il y a, bien sûr, un sentier suivant plus ou moins la route actuelle et qui se laisse observer par endroits.

Voilà donc en quelque sorte le réseau interne à la commune :

- une voie principale, le cordon ombilical, économique et culturel, de Mute à la Paroisse ;
- des branchements certains vers Camorsiglia, Stanti, Pecorile et Baragogna, Mucchieta, mais un doute vers Sundi ; et rien vers Pruno, ce qui explique peut être la modestie de ce hameau.

Il faut quand même noter que les principales tours sont dans des hameaux accessibles par une voie carrossable : Stanti, Pecorile, Mucchieta, cela est indiscutable.

Les tours de Petriolu et Giovanacce me posent problème mais je ne peux pour l'instant y répondre.

En effet, on imagine mal des édifices de cette importance et les familles en ayant financé la construction être exclus d'un accès carrossable...

D'autres voies sont venues compléter ce réseau au XIX^e et XX^e siècle :

- L'embranchement communal actuel de N.-D.-des-Grâces a été ouvert à la fin du XIX^e siècle légèrement en aval du sentier traditionnel.

- La route du couvent a été créée en 1905.

- Le désenclavement de la place de St Jean se fera en 1956.

- Il faudra attendre 1975 pour atteindre Pruno à partir de la voie privée desservant Monte.

Il a été créé récemment d'autres voies publiques :

- La descente du Catarellu en 1985.

- La réouverture en 1996 de la route du Casuccio, condamnée en fait depuis 1860.

- La réouverture de la route du Cipajolu à Mute avec quelques constructions nouvelles à partir de 1970.

– La route nord de Stanti en 2004 mais qui, là aussi, s'appuie sur une base ancienne existante.

Mais on communiquait aussi avec les autres villages.

Vers Rogliano, Ersa, c'était le domaine des ânes et des mulets.

Vers Pino, on en resta longtemps au seul sentier réputé pour ses aspérités, voire ses dangers et surtout beaucoup d'efforts ; autre possibilité : le sentier passant au niveau de la chapelle Ste-Lucie et la descente vers Aliso, soit par le littoral depuis Mucchieta et le sentier qui existe en aval de la route actuelle.

Il en va autrement vers Centuri.

De Mute au port de Centuri, il faudra attendre la fin du XIX^e siècle pour que l'on ouvre la route qui contourne le hameau et qui sera d'ailleurs en grande partie réalisée sur la commune de Centuri, la limite communale passant au ras des façades est des maisons de Mute.

Nous avons plus de renseignements sur une liaison carrossable ancienne entre Stanti et Ortinola ; son emprise est large, son profil est relativement doux et il y a assez peu de difficultés ; il y avait, avant 1948, un pont un peu en amont de A Tozza.

Cette liaison carrossable aboutissait sous la chapelle Saint-Roch à Stanti et il y avait un passage public entre le chevet de Saint Roch et le bout de la route ouest de Stanti mais le dénivelé devait être très fort et on peut s'interroger sur sa praticabilité.

On peut ajouter à ce stade quelques observations :

La période concernée a été une phase d'expansion pour le Cap Corse : pas de conflit majeur, prospérité économique, investissements industriels puisqu'on va édifier le Casone à Mute, halle d'entreposage des vins et de cédrats, que l'on va édifier les deux moulins à vent et même deux moulins à eau.

Cette expansion va être confortée par le réseau routier : nationale bien sûr mais aussi accès au port de Centuri avec la construction du pont de Mute et le pont de Mute-Mezzana.

Le hameau de Mute sera pratiquement reconstruit au XIX^e siècle

Ce sera aussi l'époque des grandes constructions, venant après l'époque des tours.

La route nationale va susciter de nouvelles formes de développement avec de nouveaux *palazzi* ou des embellissements de l'existant : ainsi du Palazzu Fantauzzi en 1880, du bâtiment communal en 1915 ou de la cave viticole en 1996...

