

à chì chjoda inchjoda, qui met des clous encloue, c'est une nouvelle interprétation de ce proverbe, déjà cité : qui use de clous pour assembler n'est qu'un mauvais artisan

a casa a più sicura hè a cascìa, la plus assurée (qu'on ne pourra manquer) de toutes les maisons est la bière : d'une manière ou d'une autre, nous finirons tous par obtenir la sécurité de la mort.

Expressions

Spianà cum'è u pianellu di san Ghjaseppiu, aplanir comme le rabot de saint Joseph, trouver toujours une bonne raison aux pires comportements, tout excuser, être trop bon (en introduisant toujours une nuance de suspicion à l'égard de qui a ce genre de comportement)

vulè fà u caurale, vouloir jouer au petit chef
una squatra di Lucchesi, s'il s'agit de la quantité de pâtes ou de polente préparée pour un repas : *ne ai fattu quant'è pà una squatra di Lucchesi* : tu en as préparé autant que pour une escouade de Lucquois, c'est beaucoup (ils avaient la réputation d'être très friands de ces aliments). Dans le même esprit on dira : *ci hè da ch'ella manghji una squatra di Lucchesi*, il y a de quoi apaiser la faim d'une escouade de Lucquois

ùn si travaglia micca u legnu di notte, le menuisier du village fabriquait les bières toujours dans l'urgence (le stockage étant exclu), et donc en travaillant aussi la nuit ; d'où le refus de travailler le bois la nuit par crainte de « faire un appel » à la mort.

Dumenicantone GERONIMI

ARTISANAT : ACTIVITÉS DOMESTIQUES TRADITIONNELLES

Échanger

Se nourrir, se vêtir, s'abriter, voilà bien les besoins fondamentaux. Reste à améliorer leur satisfaction par l'échange, c'est-à-dire en allant chercher ailleurs ce qui manque chez soi et à l'obtenir soit par la force, donc la conquête, soit par la négociation, c'est-à-dire l'échange. Cela suppose que l'on se déplace et que l'on transporte, et par conséquent que soit établi un système de communications. S'agissant d'une île, on aura à la fois les échanges avec le continent ou d'autres îles, donc la voie maritime, et le réseau terrestre interne.

Ce rappel permet de délimiter l'exposé envisagé : on ne traitera pas des échanges par voie maritime, non plus que des infrastructures portuaires qu'elles supposent ; il s'agit là d'activités à caractère non plus artisanal mais « industriel ». Pour les mêmes raisons, seront exclus le rail et les transports aériens. On peut en exclure aussi les transports routiers, au sens moderne du mot, mais on n'écartera pas ce que permettait d'offrir la *via* romaine.

Envisagés du point de vue de l'activité artisanale, les échanges ne conduiront pas ici, non plus, à pénétrer dans leur aspect économique ou commercial, ni à évoquer leur aspect culturel dans l'environnement européen.

Enfin, comme cela a été fait pour tous les autres aspects de l'artisanat abordés jusqu'ici, on prendra pour point de repère la charnière du 18^e au 19^e siècle comme moment de passage de l'ère préindustrielle à l'époque moderne.

À la fin du 18^e siècle, précisément, l'abbé Gaudin notait : « Rien ne nuit davantage à l'amélioration

et à la civilisation de la Corse que le manque de communication entre les villages de l'Intérieur, et la difficulté d'en établir. Chacun de ces villages séparé des autres par un chemin impraticable, ne songe qu'à se suffire à lui-même » [*op. cit.*, p. 32], et il ajoute « ... il serait d'abord nécessaire d'améliorer les chemins ; nul travail ne saurait les rendre praticables aux voitures, mais on peut en adoucir la pente et la rendre assez facile aux chevaux » [*op. cit.*, p. 35]. À la fin du premier tiers du 19^e siècle, F. Robiquet indiquait que : « Il n'existe en Corse que trois routes royales, celle d'Ajaccio à Bastia, celle de Bastia à Saint-Florent, la route forestière d'Aitone... Deux autres routes ont été classées comme royales, celle de Calvi à Corte et celle d'Ajaccio à Bonifacio, mais elles n'existent point encore » [*op. cit.*, p. 563]), et il poursuivait : « Quatre routes départementales sont dans ce moment en construction » [p. 568]. Plus d'un siècle après ce constat, le « Plan de mise en valeur de la Corse, inventaire 1949 » [*op. cit.*] constatait : « C'est le Second Empire qui a développé le réseau national Corse » [p. 193], et complétait : « Chemins départementaux. De nombreuses agglomérations, dont seize chefs-lieux de communes, ne sont pas désenclavées » [p. 201] en précisant « Il reste encore... 147 hameaux, d'au moins cinquante habitants, enclavés » [p. 225].

L'inexistence d'un réseau routier fait mesurer l'importance des chemins. Instructif donc l'« arrêt du Conseil du roi, portant règlement pour les chemins de Corse » [imprimerie Batini, Bastia], pris en date du 24 octobre 1772, qui stipule que si « la