

Seance du 6 fevrier 1860.

Le Conseil Municipal réuni pour la continuation de la session de fevrier, sous la présidence de Monsieur Millet Maire. —

Présents M. M. — [ Millet, Rigal, Baisny, Devaux, Lebuff, Séva, Deaneard, Augue, Ardison, Mouier, Clémier, Harbe, Brichard, André de Collongue. ]

La séance ouverte. —

Le Conseil Municipal, dans l'intérêt de la ville de Cannes et de l'exploitation des terrains qui composent son territoire, a dû se préoccuper du projet du Chemin de fer dans la partie qui traverse cette Commune, et a reconnu, après avoir examiné le Plan de ce projet déposé à la Mairie à l'occasion de l'Enquête qui doit précéder l'expropriation, qu'il devait présenter les Observations suivantes:

Observations sur le parcours du Chemin de fer. —

1<sup>o</sup> La Route impériale 44<sup>th</sup> 37 qui est la principale Rue de Cannes est traversée à niveau sur deux points dans un parcours de 2. Kilomètres environ, par le chemin de fer; le plus éloigné de ces points est à 1. Kilomètre environ de la ville. Là, il est impossible d'établir le passage de cette Route autrement qu'à niveau, mais pour celui qui est à l'autre extrémité de la ville, au Rioc quartier de St. Roch il y a possibilité d'établir un Pont sur rail puisque la Route impériale aboutit à ce point de rencontre avec le tracé du Chemin de fer par une pente rapide des deux côtés et présente une différence de niveau de 7 mètres 80 centimètres. Ces pentes pourraient être facilement rectifiées en traçant la Route sur le plan du 11<sup>th</sup> arrondissement de St. Roch, et dans le cas où la Compagnie trouverait plus avantageux de suivre le tracé existant, dans le but d'utiliser les déblais que produiront la Coupe de St. Roch et le Cunel du Juguet, la dépense se trouverait considérablement réduite.

Si on considère qu'un Wood du Chemin de fer, se trouve ce quartier, dit des Anglais, privilégié par sa belle exposition et ses ravissants Points de Vue qui lui ont valu l'établissement de nombreux châteaux et d'une quantité de Villas dont le nombre s'accroît tous les jours et fait la richesse de Cannes, que des exploitations de culture de fleurs garnissent toutes les hauteurs qui dominent ce quartier et que la Route impériale donne seule accès à ces précieuses habitations et à ces riches cultures, et que de plus après les avoir parcourues, elle sert à l'exploitation de la plaine de Laval qui est la partie la plus vaste et la plus fertile du terroir de Cannes, et si on veut ajouter à ces considérations, celle de l'emplacement d'un passage à niveau à l'entrée de la ville et de la sortie d'un Cunel dans un quartier qui compte déjà de nombreuses constructions et qui est appelé à devenir très peuplé; On saura pourquoi la population tout entière, qui forcément parcourt tous les jours cette Route, désire vivement l'établissement d'un Pont sur rail; et faisant la part des Dangers que présente un passage à niveau, quelques rares que soient les accidents, on reconnaîtra que les intérêts qui dominent cette question sont tellement graves que le Conseil municipal se voit forcé de demander à l'Administration la rectification sur ce point de son projet

Et le remplacement par un Pont du Passage à niveau.

2<sup>o</sup> Le Conseil Municipal exprime ensuite le désir que la Rectification de la Rue de l'Hôpital commence au Portail de la propriété Aulran pour aller se relier à la Route impériale avec une pente uniforme.

3<sup>o</sup> Le Conseil expose en outre que la Déviation projetée de l'avenue du Chemin du Carnet se trouve dans des conditions excessivement regrettables. Ce chemin qui était horizontal à son entrée dans la ville, aura une pente et une contre-pente de plus de Six pour cent, (au moins du côté de Carnes, nécessité par la construction d'un Pont sur rails, établi à la coupure de la Route départementale de Grasse par la voie ferrée. Cet inconvénient est d'autant plus fâcheux, que cet état de choses ne pourra jamais être modifié sans des dépenses considérables, devant lesquelles on reculera certainement toujours.

Prévoyant les Cas où ces considérations ne paraissent pas avoir un intérêt suffisant pour faire modifier le projet du tracé présenté par la Compagnie; Le Conseil Municipal, désirant atténuer autant que possible les Désavantages qu'il vient de signaler demande:

1<sup>o</sup> Que la Pente du Chemin du Carnet soit convenablement adoucie au moyen de remblais, qui seraient faits dans la partie de son parcours comprise entre le Pont sur rails projeté et l'extrémité supérieure de la propriété Sive, ce qui obligerait à un pareil remblais au point de raccordement du dit chemin vicinal avec celui de Vallauris.

2<sup>o</sup> Que Le Chemin latéral et le Passage à niveau projetés à l'extrémité EST de la gare soient rendus publics pour faciliter aux habitants du Carnet l'accès de la partie EST de la ville qui est déjà très importante et le devient chaque jour davantage, en remplacement du passage dit Chemin des Carnétans qui existe entre les propriétés Laugier et Massuque, qui sera intercepté par le Chemin de fer. Cette Concession, qui ne doit créer aucune charge nouvelle pour la Compagnie sera une compensation bien légitime pour la Commune du Carnet.

Ce qui vient d'être dit de l'avenue du Chemin du Carnet s'applique également au chemin vicinal de Vallauris à Carnes. En conséquence, et comme compensation, Le Conseil municipal demande: que le dit chemin soit relié à la Rue d'Antibes par un embranchement qui, partant des abords du Pont de la Peyrière ira aboutir, à travers la propriété Acharé au Chemin dit dommé. Ce raccordement procurera un raccourci de plusieurs centaines de mètres, il facilitera l'accès de la Gare et de la partie EST de la ville à la population de Vallauris, ainsi qu'aux nombreux propriétaires des Villas qui ont été construites sur les hauteurs de ce quartier.

Le Conseil municipal sollicite à l'appui des demandes qu'il vient d'adresser à l'Administration de la Compagnie du Chemin de fer, le puissamment

Concours de Monieur Le Prefet et charge à cet effet M<sup>r</sup>. Le Maire de  
faire parvenir à ce haut Fonctionnaire une expédition de la présente.  
Ainsi fait et delibere à Cannes les jour, mois et an que dessus.

*(Handwritten signatures)*  
Merlet, Guichard, Heineze, Barbez, J. Leff, C. Morin, H. Leff, P. Leff, P. Leff, P. Leff

Seance extraordinaire  
du 14 Mars 1860.

Le Conseil Municipal convoque extraordinairement s'est réuni dans la lieu de ses  
séances, sous la présidence de M<sup>r</sup>. Millet: Maire.

Présents M. M. — [Millet, Rigal, Jaisny, Lévaut, Leuz, Dève, Jeannard,  
Auban, Morin, Guichard, Merle,  
Harbe, Lezoff]

La Seance ouverte:

Monieur le Maire expose au Conseil que le chemin de fer projeté de Toulon au Var,  
ainsi qu'on a pu le voir sur le plan, doit occuper une partie des terrains de la butte de S<sup>t</sup> Wock  
dont l'emplacement de la chapelle dédiée à ce saint; en conséquence il s'est rendu sur les lieux  
accompagné de son 2<sup>e</sup> adjoint et de M<sup>r</sup>. Justin, chef de service de acquisitions et expropriations  
de la Compagnie de Paris à Lyon & de la Méditerranée, et après avoir débattu la  
question d'indemnité dans l'intérêt de la Commune, il a reçu les propositions définitives qui  
lui ont été faites au nom de la dite compagnie: Ces propositions consistent:

- 1<sup>o</sup> en une indemnité de 6500 francs à la quelle a été amiablement estimée la valeur  
de la Chapelle de S<sup>t</sup> Wock.
- 2<sup>o</sup> en une somme de 5500 francs pour indemniser la Commune des terrains pris par  
la voie ferrée: Ces terrains consistent en 2 parcelles, celle de la butte de  
la Chapelle S<sup>t</sup> Wock, d'une superficie de 520 mètres & celle au bord du Mour, d'une  
superficie de 90 mètres carrés, en tout 612 mètres carrés.

Independamment de ces deux indemnités qui s'élèvent au chiffre total de 12000 francs  
l'Administration de la Compagnie s'engage à céder à la Commune les matériaux provenant de la

Indemnité accordée pour  
la démolition de la  
Chapelle S<sup>t</sup> Wock.

Indemnité