

**L'ARRIVÉE DU CHEMIN DE FER
À CAGNES IL Y A 150 ANS,
LE 10 AVRIL 1863**

Isabelle PINTUS

« *Le chemin de fer, colossale entreprise, percera la montagne douze ou quinze fois. À chaque pas, on rencontre des terrassements, des remblais, des ébauches de ponts et de viaducs, ou bien on voit au bas d'une immense paroi de roche vive une petite fourmilière noire occupée à creuser un petit trou. Ces fourmis font une œuvre de géants.* »

Victor Hugo, *En voyage*, 1838.

Avant même 1860, l'empereur Napoléon III avait promis aux Niçois son soutien pour le développement économique de tout l'ancien comté en échange de leur confiance. À ce titre, la construction du chemin de fer reste le signe fort de sa volonté de faire des Alpes-Maritimes un département français à part entière affranchi de la tutelle piémontaise. Les travaux colossaux suscités par cet immense chantier ne sont pas encore achevés en 1863, trois ans après la réunion à la France. Qu'à cela ne tienne : le terminus provisoire aura lieu à Cagnes. Quant au franchissement du Var, cette frontière naturelle imposante, il se fera coûte que coûte, au moyen de véhicules omnibus tractés par des chevaux pour rejoindre le centre de Nice, place des Phocéens. Le 10 avril 1863 retient donc l'attention de toute la population : le train arrive enfin, reliant Paris à Cagnes, devenue une destination privilégiée pour les voyageurs.

● Inauguration de la section des Arcs – Cagnes

« *Le jour si longtemps et si impatientement attendu ; le jour irrévocablement fixé pour l'ouverture de la section du chemin de fer des Arcs à Cagnes, arrive demain. Demain, 10 avril, le premier train partira de Nice à 6 heures et demie du matin. Tout est prêt, au bureau de ville de la place des Phocéens¹. Les divers services sont installés ; 60 chevaux, et 20 omnibus de la Compagnie lyonnaise sont arrivés hier ; quatre-vingt becs de gaz éclairent la gare provisoire. Une masse considérable d'eau y arrive et les divers emménagements offrent un confortable et un bon goût qui font honneur à la compagnie du chemin de fer de Paris à la Méditerranée* ». Voici comment le quotidien *Le Messager de Nice* du vendredi 10 avril 1863 relate cet événement dans sa *Chronique locale* du jeudi 9 avril 1863. « *Voici, peut-on encore lire, quelle sera, à partir du 10 avril, la marche des trains :*

- *1^{er} train – Omnibus – Partant de Nice à 6 h 30, et de Cagnes à 8 heures du matin, s'arrêtant à Orange, Aix et Montpellier.*

- *2^{ème} train – Omnibus – Partant de Nice à 11 h 40, et de Cagnes à 1 heure 10 du soir, - allant à Aix Cette [Sète] et Paris.*

- *3^{ème} train – Express – Partant de Nice à 2 h 10, et de Cagnes à 3 heures 40 du soir, - allant à Cette [Sète] et Paris.*

- *4^{ème} train – Omnibus – Partant de Nice à 5 h 50, et de Cagnes à 7 heures 15 du soir, s'arrêtant à Cannes.* »

Et, pour nous renseigner :

« *Prix des places de Paris à Nice : 1^{re} classe 123 fr. 50 c. ; 2^e classe, 92 fr. 40 c. ; 3^e classe, 15 fr. 10 c. ; Omnibus compris.*

Le train express qui part de Paris à 7 heures 45 minutes du soir, ira de Paris à Cannes en 19 heures. Les trains directs feront le trajet de Marseille à Cannes en 4 heures. Les trains omnibus en 6 heures pour Cannes et 7 ½ pour Nice. »

Ce 10 avril 1863, le chemin de fer est ainsi livré à la circulation dans le tout jeune département des Alpes-Maritimes, et la station cagnoise a attiré toute cette journée durant, une foule considérable et de nombreuses personnalités. Dans la *Chronique locale* du *Messager de Nice*, le samedi 11 avril 1863 (numéro du dimanche 12 avril 1863), il est précisé : « *Le*

¹ Actuelle extrémité de la rue Saint-François-de-Paule.

*chemin de fer de Paris à la Méditerranée, a livré hier, 10 avril, la section de Vence-Cagnes aux Arcs à la circulation. Pendant toute la journée, l'affluence des curieux a été considérable aux abords du bureau de Ville pour voir fonctionner les divers services de la compagnie. Le nombre de voyageurs qui ont, pour la journée de vendredi, profité les premiers, de l'ouverture de la voie, a été de 120 au départ et de 159 à l'arrivée. On a beaucoup admiré les nouveaux omnibus, confortablement installés pour les voyageurs, les fourgons servant aux bagages et les superbes percherons qui y sont attelés. » Un an et demi plus tard, le 18 octobre 1864 précisément, la fameuse compagnie des chemins de fer PLM (pour Paris-Lyon-Méditerranée) livrait à la circulation pour les voyageurs et les marchandises, grande et petite vitesse, la section Vence-Cagnes-Nice, et reliait pour la première fois Paris à Nice en moins de 24 heures. Le 26 septembre 1864, tout comme à Cagnes, « parmi les « hourras » de la foule, arrivait en gare de Nice un messenger sifflant et flamboyant, annonçant l'ère nouvelle qui allait donner à Nice cette prospérité incomparable que nous lui connaissons ». (*Nice-Matin*, 1^{er} janvier 1955). La section de l'extrême sud-est finit donc à Cagnes pendant environ un an et demi, invitant à y faire escale les hivernants de la haute société européenne et les voyageurs souhaitant rejoindre Nice, la « perle de la Riviera ». Comment fut perçu le chemin de fer à l'époque par les autochtones, et quelles transformations engendra-t-il au cours des 150 ans qui nous séparent de son inauguration ? Quelle influence le chemin de fer aura-t-il sur la vie et l'économie cagnoises ?*

● Le rôle de Napoléon III

Jusqu'en 1860, le littoral azuréen souffre d'un retard en matière de voies de communication, retard portant préjudice au développement de l'économie locale. Dès la création du PLM en 1857, le prolongement de la ligne Marseille-Toulon est déclaré d'utilité publique jusqu'au fleuve Var, mais il faut attendre 1860 pour que le franchissement du Var soit envisagé. Une explication est donnée dans *La Vie du Rail* : « La première partie du programme d'exécution limitait la construction du chemin de fer de Toulon en conformité avec la loi du 8 juillet 1852 : rien n'était prévu au-delà. Cette indifférence procédait de la position exacte de la région côtière provençale dans l'économie générale de la France au début du Second Empire : une position mineure à l'écart des grands courants de circulation. Elle était dotée d'un mouvement commercial plus maritime que routier portant sur les produits de la pêche, expédiés sous forme de salaisons, également sur la vente de l'huile de ses oliviers, des oranges, des citrons et de ses vins jusqu'à l'apparition du phylloxera en 1863. [...] Si cette partie méditerranéenne était déjà connue et appréciée par quelques hivernants, anglais pour la plupart, pour la douceur de son climat et l'attrait de ses paysages, « la bonne société » n'affluait pas sur la « Côte d'Azur » qui n'était pas encore à la mode et qui ne portait pas ce nom. [...] Mais à partir de 1860, la politique ferroviaire du gouvernement change totalement et l'établissement d'un chemin de fer le long de la côte provençale entre dans le cadre de cette politique. C'est par la volonté de l'empereur, l'avènement de l'Empire libéral et du libre échangeisme. »² Il faut en effet attendre la réunion du comté de Nice à la France pour que les choses évoluent de manière significative. [...] En second lieu, Napoléon III voulut témoigner une bienveillance particulière envers les populations qui s'étaient données à la France et cela dans le cadre d'une nouvelle politique des travaux publics. En Provence, elle consistait dans l'amélioration des routes et dans l'achèvement de la ligne du littoral jusqu'à Nice. Car il eut été regrettable pour la France que le rail italien soit poussé jusqu'à Vintimille (et les Italiens y songeaient sérieusement) sans que le rail français vienne à sa rencontre. Aussi les choses furent-elles menées

² « Côte d'Azur », dans *La Vie du Rail*, n° 552 spécial, juin 1956, p. 9.

rondement »³ « *Je veux que Nice n'ait jamais à se repentir de l'annexion* », avait-il déclaré solennellement lors de sa visite à Nice en septembre 1860. En effet, l'empereur Napoléon III avait promis aux Niçois qui avaient fait le choix de la réunion de leur comté à la France, que le rail franchirait au plus vite le Var pour desservir leur ville. Dans son adresse du 5 janvier 1860, il avait affirmé la nécessité de favoriser le développement du chemin de fer pour soutenir l'essor industriel et agricole de la région. Le 24 mars 1860, Napoléon III et Victor-Emmanuel II signent le traité de Turin, qui officialise la réunion de Nice à la France. Napoléon III avait promis en échange une aide contre les Autrichiens et le soutien à Victor-Emmanuel II dans l'unification de l'Italie, en marche. Suite au plébiscite organisé le 15 avril 1860, le rattachement est voté et adopté avec 25 743 oui pour seulement 160 non : le comté de Nice devient officiellement français, événement nourrissant tous les espoirs chez ses habitants. Le département des Alpes-Maritimes se trouve alors formé par la réunion de l'ancien comté, désormais divisé en 2 arrondissements, Nice et Puget-Théniers, avec l'arrondissement de Grasse détaché de son département d'origine, le Var. L'arrivée du chemin de fer représente un enjeu politique majeur et un symbole fort : elle joue le rôle de trait d'union entre le comté de Nice, désormais désenclavé et relié à la France, comme un cordon ombilical l'unissant à la mère Patrie. L'ancien conservateur des musées de Cagnes, Denis-Jean Clergue avait dit au sujet de l'ancien fleuve frontière : « *Notre fleuve Var n'est plus un cours d'eau qui sépare... mais un fleuve de France... avec sa libre chanson* »⁴. Le 14 juin 1860, les troupes impériales françaises entrent dans Nice et la réunion est célébrée. Dès lors, les opérations s'accroissent et les travaux sont menés bon train : le tronçon Cannes-Cagnes s'avère dépourvu de difficultés majeures, contrairement à l'Estérel et au franchissement du Var, et ne présente aucun obstacle notable lié à l'urbanisation. Sur la route poussant le chemin de fer toujours plus à l'est vers Nice et les confins du pays, Cagnes se trouve être la dernière station sur la rive droite du Var, nœud indispensable (la gare de Saint-Laurent-du-Var n'est à l'époque qu'une escale, et sa gare, de style provençal, ne sera construite que durant l'Entre-deux-guerres).

• Les travaux

En ce qui concerne le tronçon de Marseille à Toulon, la réception définitive des travaux décidés par la loi du 8 juillet 1852 a lieu le 1^{er} mai 1859. Il faut presque sept ans pour l'exécution des travaux. Le décret de déclaration d'utilité publique et de concession de la ligne de Toulon au Var à La Compagnie des chemins de fer de la Méditerranée date quant à lui du 3 août 1859 ; la cadence s'accroît sur ce tronçon qui nécessite quatre ans de travaux. En 1862, le tronçon Toulon-Les Arcs est ouvert à la circulation des trains. Enfin, quelques mois après l'annexion, suite à un second décret du 22 août 1860, la prolongation du Var jusqu'à Nice est décidée, tandis que des études sont entamées dès 1863 pour continuer la ligne jusqu'à la frontière italienne à Menton, conformément au décret du 11 juin de la même année⁵. Une fois passées les difficultés liées au relief dans l'Estérel, ingénieurs militaires et ingénieurs ferroviaires avancent rapidement pour le tronçon Antibes-Cagnes. Les acquisitions foncières débutent dès 1861, et les expropriations se passent relativement bien : hormis quelques remarques recensées dans l'enquête publique qui a lieu du 25 février au 5 mars 1861, le projet est accepté de manière assez générale, sans émouvoir la population outre mesure. L'ouverture au service commercial des sections de la ligne précédant celle des Arcs à

³ « Côte d'Azur », dans *La Vie du Rail*, n° 552 spécial, juin 1956, p. 9.

⁴ « Au cahier des archives, retour sur le passé, le Second Empire », *Bulletin municipal de Cagnes-sur-Mer*, n° 23, juin-juillet 1973.

⁵ D'après Archives départementales des Alpes-Maritimes, sous la direction de J.-B. Lacroix, *Napoléon III et les Alpes-Maritimes, la naissance d'un territoire*, catalogue d'exposition, 2010, Milan, Silvana editoriale.

Vence-Cagnes a lieu le 25 octobre 1858 pour Marseille Saint-Charles - Aubagne, le 28 mai 1859 pour Aubagne-Toulon, et 1^{er} septembre 1862 pour Toulon-Les Arcs. En ce qui concerne les travaux sur le territoire de Cagnes, le chantier n'a pas à souffrir de difficulté majeure. L'inauguration se trouve retardée par des pluies torrentielles en janvier 1863, mais le 18 février suivant, pour la première fois, une locomotive effectuée à titre d'essai le trajet sur cette nouvelle section de 77 kilomètres en 7 heures entre les Arcs et Cagnes, parcourant huit stations : Le Muy, Roquebrune-sur-Argens, Fréjus, Saint-Raphaël, Agay, Cannes, Golfe-Juan et Antibes. « *Les ingénieurs, en descendant de la machine, se déclarèrent enchantés de cet essai. Deux semaines plus tard, le 27 février, un train spécial pour essai des ponts métalliques était lancé sur la ligne. Le 26 mars enfin, tous les essais ayant été satisfaisants, une décision du ministre des Travaux publics autorisait la Compagnie PLM à mettre en exploitation pour le service des voyageurs la section des Arcs à Cagnes* »⁶. Durant les années qui suivent la mise en service de la ligne de chemin de fer, des travaux d'aménagement se succèdent. En 1879, la ligne de la route impériale doit être légèrement modifiée au niveau des abords de la gare (en direction du quartier Saint-Véran), et déplacée de quelques mètres de manière à suivre le tracé rectiligne de la ligne ferroviaire. D'autre part, de nombreux riverains de la voie ont à subir de graves dégâts liés aux difficultés d'évacuation des eaux de pluie, dont l'écoulement naturel a été perturbé, ainsi qu'aux crues fréquentes du Malvan. Les Archives départementales conservent de nombreux dossiers de réclamations de ces Cagnois en procès contre la Compagnie PLM, procès s'étendant parfois sur des décennies. D'autre part, une délibération du conseil municipal de la commune datant du 29 avril 1909 apprend que par arrêté du conseil de Préfecture des Alpes-Maritimes en date du 19 mars 1909, la Compagnie PLM a été condamnée à payer à la commune de Cagnes, suite aux inondations de 1903 une indemnité de 450 francs avec les intérêts de droit, à partir du jour de la demande⁷.

● Instrument de liaison et de paix entre les peuples ou machine du diable ?

En 1863, au moment où « le grand-père de la science fiction », Jules Verne, vient de publier *Cinq semaines en ballon*, le rêve azuréen de voir arriver la machine de fer, symbolisant le progrès de l'humanité dans la région se concrétise bel et bien. Perçu au plan international à l'époque comme un bienfait incontestable ou comme le pire des fléaux, il était utile d'en savoir davantage sur l'accueil qui lui avait été réservé au niveau local. Or à l'exception des dossiers d'expropriations ou des procédures d'indemnisation des victimes d'intempéries liées aux travaux du chemin de fer, on dispose d'assez peu de témoignages écrits sur la venue du train. Toutefois ceux qui nous sont parvenus semblent indiquer que le chemin de fer a été perçu plutôt favorablement par les Cagnois. En avril 1863, lors de l'inauguration de la ligne, la population du village est d'environ 2 000 habitants. Le maire, Joseph Guillaume Davin a été nommé le 31 mai 1861, suite au décès de Victor Davin le 17 mai 1861. Il a pour adjoint Charles Guis, et pour conseillers Victor Lambert, Henri Berenger, Jean Giraud, Joseph Maurel, Antonin Nicolas, Joseph François Martin, César Blacas, Charles Blacas, Pierre Augier, Guillaume Dechaillon, Joseph (fils) Fayssat, Joseph César Vial, et Joseph Nicolas. Si le conseil municipal n'a pas jugé utile de délibérer en 1863 à propos du train, en revanche dans sa délibération du 6 février 1861, il précise qu'afin que la station de chemin de fer soit « *établie le plus à portée possible de l'habitation* », il y a lieu de choisir pour son futur emplacement, « *le voisinage du pont où la route départementale n° 17, de Vence à Cagnes, vient déboucher sur la route impériale n° 7. Elle se trouverait de cette manière le plus rapprochée du chemin par lequel devront s'y rendre les communes de Saint-*

⁶ Paule Monacelli, « La culture et le commerce de la fleur fraîche », *Bulletin municipal*, n° 67, août-octobre 1987.

⁷ Archives municipales de Cagnes-sur-Mer. - DCM1909S05N0002 : registre de délibérations. 1 D 11.

Laurent, Saint-Jeannet, Gattières, La Gaude, Tourrettes et Vence, chef lieu de canton et dont l'importance sous le rapport du commerce et de la population est le plus considérable ». La station dénommée « Vence-Cagnes » sera donc située au point kilométrique n° 1074,832 à partir de Paris, à 9,71 m d'altitude.

• Querelles de noms : station Vence-Cagnes

L'importance de Vence à l'époque explique pourquoi le nom de Vence-Cagnes a été donné à la station. Toutefois, le centre de Vence se trouvant à plus de 9 kilomètres de la station, cette dénomination engendre de réelles difficultés et pousse la municipalité de Cagnes à en demander la révision une première fois en 1872. Dans la séance du 3 avril 1887, le conseil municipal demande d'ailleurs à ce que la dénomination Vence-Cagnes soit remplacée par Cagnes-Le-Cros. Malgré ses nombreuses réclamations pour obtenir que la gare soit rebaptisée, le conseil municipal doit attendre 1892 pour obtenir gain de cause. Paule Monacelli résume ainsi ce long parcours : *« Afin d'éviter les erreurs qui se produisaient régulièrement dans le courrier qui faisait le tour de Vence avant de redescendre à Cagnes, le conseil municipal sollicite la dénomination de la station Cagnes-Vence. La commune se heurte à un refus. En 1877, une nouvelle demande est formulée ; Cagnes-Ville est proposé à l'administration supérieure, mais hélas sans succès. Enfin, en 1892, une ultime démarche trouve enfin satisfaction et la dénomination « Cagnes » est acceptée ! Le chef de gare, en la personne de Monsieur Martin, réclame à la ville une somme de 202,10 francs représentant les frais de changement pour dénomination ! »* Par la suite, afin d'éviter la confusion de « Cagnes » avec « Cannes », dont étaient victimes les étrangers, Cagnes devient officiellement « Cagnes-sur-Mer » le 25 avril 1922. Mais il faut savoir que ce nom avait déjà été proposé en conseil municipal le 22 mars 1891 lors des multiples demandes de changement de dénomination de la station des trains de Vence-Cagnes par Cagnes-sur-Mer : *« Ce changement est demandé avec insistance non seulement par les négociants du pays, mais encore par tous ceux des environs à cause des erreurs fâcheuses qui ne cessent de se produire journellement soit à la poste soit à la gare, ce qui occasionne un retard et un préjudice incontestable au commerce et aux affaires privées. La dénomination de Cagnes-sur-Mer ferait disparaître toutes les fausses directions dans les envois qui se font tantôt pour Cagnes tantôt pour Vence, tandis que l'on adresse à Vence ce qui devrait rester à Cagnes et à Cagnes ce qui devrait aller à Vence »*.

• Sur la route des hivernants

Cagnes, située entre Cannes et Nice, les deux stations touristiques de la côte méditerranéenne les plus prisées de l'aristocratie européenne, a vu passer sous ses yeux tout le gotha international et les personnalités les plus éminentes. D'après Étienne Marie, *« Sur la côte, des trains de luxe ont amené des voyageurs d'exception : milliardaires, princes, rois, empereurs, mais aussi des flambeurs, des artistes et des actrices, qui font la réputation de notre Riviera. »* Tout ce monde se trouvait rassemblé d'octobre à avril sur les rivages de la Méditerranée pour y villégiaturer, ou s'y refaire une santé. *« Les hivernants les plus fortunés faisaient le voyage dans des voitures particulières, explique encore Denis-Jean Clergue, et dès 1857, un observateur n'hésitait pas à dire qu'il n'y avait pas de ligne en France qui fût sillonnée comme celle de Marseille à Nice. »*⁸ Parmi les séjours de souverains et d'hommes politiques qui ont marqué l'histoire du chemin de fer dans les Alpes-Maritimes, il faut citer celui du tsar Alexandre II qui entra dans la somptueuse gare de Nice encore inachevée le

⁸ Denis-Jean Clergue, « Au cahier des archives, retour sur le passé, le Second Empire », in *Bulletin municipal*, n° 23, juin-juillet 1973.

21 octobre 1864, celui de Napoléon III - venu pour l'inauguration officielle de la ligne prolongée jusqu'à Nice - le 27 octobre 1864, puis celui de Léopold II, le roi des Belges, arrivé de 30 octobre 1864. Quant aux autres souverains célèbres ayant emprunté régulièrement ce nouvel itinéraire ferroviaire, on pense bien entendu à la reine Victoria qui, à l'occasion de ses nombreux séjours, arrivait par un train spécial de 110 mètres de long comprenant outre la motrice, deux voitures privées, une voiture pour la toilette, une voiture avec couloir de circulation pour ses domestiques, deux voitures de salons lits, et enfin plusieurs voitures pour les bagages. Par ailleurs, deux présidents de la République prirent le train et firent l'honneur de leur visite à Cagnes : il s'agit d'Armand Fallières venu en train le 28 avril 1909 en compagnie de Georges Clemenceau, et de Paul Deschanel, le 6 avril 1920, c'est-à-dire le mois précédant sa célèbre chute... du train ! En visionnaire, Élisée Reclus imagine, au moment même où le tronçon Vence-Cagnes Nice se termine, l'avenir de la côte méditerranéenne : « *Bientôt la route de la Corniche, si fréquentée, va être remplacée par un chemin de fer qui deviendra l'une des grandes voies des nations, et facilitera la répartition des voyageurs dans tous les endroits propices de l'antique Ligurie, future résidence d'hiver de l'Europe entière.* »⁹

• Témoignages de la « traversée de Cagnes »

Nombreux sont ces touristes hivernants qui, séduits par le charme de Cagnes lors de leur passage en train, ont laissé par leur écrits quelques superbes témoignages. Les descriptions d'Élisée Reclus, dès 1864, nous sont précieuses : « *Ce tronçon de chemin de fer [de Cannes à Nice], long de 32 kilomètres, se compose de deux parties dont l'une, celle de Cannes à Cagnes, a été ouverte dans les premiers mois de 1863 en même temps que la section des Arcs à Cannes ; la section de Cagnes à Nice, qui comprend la traversée du Var, doit être inaugurée vers la fin de 1864. En attendant le jour de l'ouverture, les personnes qui vont directement à Nice sont obligées de monter en fiacre ou en omnibus à la station de Cagnes. 4 convois par jour font le service entre Cannes et Nice. Le trajet, y compris le voyage en omnibus, s'accomplit en 2 heures 10 minutes, 2 heures 25 minutes et 3 heures. Prix de Cannes à Cagnes 2 fr. 20 c., 1 fr. 70 c., 1 fr. 25 c. Les distances de Marseille aux diverses stations sont les suivantes (Cannes, 194 kil.). Golfe-Jouan [sic], à 6 kil. de Cannes, 200 kil. de Marseille. Antibes, à 5 kil. de Golfe-Jouan, 205 kil. de Marseille. Cagnes, à 9 kil. d'Antibes, 214 kil. de Marseille. Nice, à 12 kil. de Cagnes, 226 kil. de Marseille* ». Dans ses carnets de voyage en 1892, le journaliste Jules Adenis de passage sur la Côte note : « *Sur la route d'Antibes à Nice, on ne rencontre qu'une seule station qui vaille la peine de fixer l'attention du touriste. C'est celle de Vence-Cagnes, qui dessert également Villeneuve-Loubet. De toutes les villes ou bourgades que j'ai visitées, s'il en est une qui, à première vue, donne l'impression de la tour de Babel, c'est bien Cagnes.* »¹⁰ Un des plus célèbres extraits revient à Dominique Durandy, en 1918 : « *Tous ceux qui aux jours d'hiver, par la portière du train luxueux qui les entraîne vers les rivages enchanteurs de la Riviera, découvrent au seuil de l'ancienne frontière du comté de Nice, le radieux village de Cagnes ne peuvent retenir une exclamation de surprise et d'admiration* ». [...] *Une petite ville neuve a grandi de la sorte, au long de la route nationale, cultivant avec soin toutes les banalités des agglomérations modernes, fière de sa gare de chemin de fer, des tramways qui la relie à Nice, à Antibes, à Vence, à Grasse, copieusement enfarinée par la poussière des autos qui sans cesse la traversent, un peu méprisantes et sans presque la regarder.* [...] *Se détache ce mamelon comme un panache d'allure guerrière, le village bordé de terrasses plantées de palmiers, d'oranges et d'agaves, qui est un enchantement pour les yeux qui s'ouvrent à la pleine*

⁹ Élisée Reclus, *Les villes d'hiver de la Méditerranée*, 1864.

¹⁰ Jules Adenis, *Les étapes d'un touriste en France. De Marseille à Menton*, 1892.

lumière de nos pays du Midi »¹¹. Et comme le décrit Paul Marabuto, ancien conseiller municipal cagnois : « *En un temps qui n'est pas très lointain encore, le voyageur qui abordait pour la première fois notre pays, après un tableau de la nature où contrastait l'azur de la mer avec les rochers rouges de l'Estérel, à la portière du train luxueux, avait une vision féérique de Cagnes, tel qu'on peut la voir avant d'atteindre le fleuve côtier du Var, c'est-à-dire à l'ancienne frontière du comté de Nice. Il apercevait distinctement ce radieux village, couronné par un château seigneurial, le toit surmonté par de symétriques et horizontaux créneaux, qui laissaient apparaître dans les intervalles, la coloration azurée de son ciel clair. Autour de cette bâtisse, toujours les maisons montant à l'assaut du château comme pour y trouver un refuge* »¹².

● Le tronçon Cagnes-Nice avant et après 1863

Entre 1862 et 1864, pour permettre le passage de la route et de la première voie ferrée, un pont mixte en pierres et en fer de 326 mètres de long est construit sur le Var, pour remplacer le vieil ouvrage de 1792. Il comporte six arches en fonte de 55 mètres d'ouverture et ses piles sont fondées à l'air comprimé, suivant une technique alors toute nouvelle en Europe. Les 10 et 11 septembre 1864 ont lieu les épreuves en charge sur le pont du Var. Le 26 septembre, la section de 11 kilomètres reliant Vence-Cagnes à Nice est réceptionnée avant l'ouverture officielle au public le 18 octobre 1864.¹³ Les opérations avaient dû faire l'objet, d'une importante publicité, si l'on en croit les détails fournis par Élisée Reclus : « *En aval de Saint-Laurent, le chemin de fer franchit le Var sur un magnifique pont-viaduc qui doit être inauguré à la fin de l'année 1864. Il porte à la fois la voie ferrée et la nouvelle route de voitures, et se compose de six arrhes à culées de pierre et à travées en fer légèrement cintrées, ayant chacune 55 mètres de développement. Les piles ont été fondées à 9 mètres de profondeur dans le sable du Var ; pour les bâtir, on s'est servi de l'ingénieux système de tubes à air comprimé, comme pour la construction des ponts de la Medway, à Rochester, du Rhin, près de Strasbourg, et de plusieurs autres grands viaducs.* »¹⁴ Outre la construction du pont sur le Var, le tronçon jusqu'à Nice nécessite d'impressionnants travaux, dont plusieurs grandes tranchées, et l'édification de la gare de Nice. En effet, on pense souvent au franchissement du Var, mais le tracé comprend aussi le franchissement de plusieurs fleuves côtiers dont le Magnan. Pour la seule gare de Nice, il faut 60 000 m³ de terrassements pour compléter le terre-plein de la gare et achever les bâtiments, momentanément ralentis par les difficultés rencontrées pour établir les fondations. Le choix a été fait de placer la gare de Nice, œuvre monumentale de l'architecte Bouchot, à un kilomètre de la ville, loin du cœur de la ville, dans un quartier promis à un développement certain. Pour ce qui est de la suite des travaux jusqu'à la frontière italienne à Vintimille, la voie n'est terminée qu'en 1872 à cause de tous les tunnels qu'il faut percer dans le roc. L'ouverture au service commercial des différentes sections de la ligne se fait le 19 octobre 1868 pour le tronçon Nice Ville-Monaco, le 6 décembre 1869 pour Monaco-Menton et enfin 18 mars 1872 pour Menton-Vintimille.¹⁵ Le voyageur au départ de Nice peut désormais rejoindre Paris en 22 heures de train, et deux omnibus mixtes relient chaque jour Marseille à Nice en sept heures trente minutes, alors que trois font le trajet en sens inverse. Avec l'extraordinaire gain de temps et de confort gagné

¹¹ Dominique Durandy, *Mon Pays*, 1918.

¹² Paul Marabuto (conseiller municipal puis Adjoint sous la municipalité de Pierre Sauvaigo), « Si Cagnes m'était conté », *Bulletin municipal*, n° 58, juin-juillet 1984.

¹³ D'après José Banaudo, *Du P.L.M. au T.G.V., 125 ans de desserte ferroviaire de la Côte d'Azur*, Les éditions du Cabri, Breil-sur-Roya 1987, 160 pages.

¹⁴ Élisée Reclus, *Les villes d'hiver de la Méditerranée*, 1864.

¹⁵ D'après José Banaudo, *Du P.L.M. au T.G.V., 125 ans de desserte ferroviaire de la Côte d'Azur*, Les éditions du Cabri, Breil-sur-Roya 1987, 160 pages.

lors des déplacements depuis l'arrivée du chemin de fer, qu'ils concernent les voyages d'agrément ou le transport des denrées périssables, rares sont ceux qui rejettent le train comme moyen de transport. Il n'y a guère que Michelet pour dire, dans *La Mer*, en 1861 : « *L'extrême rapidité des voyages est une chose anti-médicale. Aller comme on le fait en vingt heures de Paris à la Méditerranée en traversant d'heure en heure des climats différents, c'est la chose la plus imprudente pour une personne nerveuse ; elle arrive à Marseille, pleine d'agitation, de vertige.* » Non seulement les guides touristiques et la presse bénéficient d'une meilleure distribution, par un effet boule de neige incontestable, mais les valétudinaires qui venaient autrefois s'éteindre sur les rives bleues de la Méditerranée, peuvent désormais espérer survivre à l'interminable voyage que leur imposait précédemment leur salutaire destination. Nous éclairant non seulement sur l'engouement des étrangers pour ce nouveau moyen de transport, mais aussi sur la formidable impulsion donnée à l'économie locale par le chemin de fer, un article du correspondant Alziary de Roquefort paru dans *Le Messager de Nice* le dimanche 10 mai 1863 mérite attention : « *L'accroissement dans le mouvement des voyageurs, arrivant à Nice depuis que le chemin de fer est livré à la circulation, et celui des départs, est constaté. La ville offre, dans cette saison, depuis l'annexion à la France, une animation qu'elle n'avait pas. Le chemin de fer facilite, en ce moment, l'expédition à Marseille, Lyon et Paris, des fruits de la saison, qui, sans cette ressource, attendu leur abondance, devraient être livrés, par les producteurs, à des prix vraiment trop bas : il part journellement 5 à 6 000 kilos de cerises, de qualités propres au transport et dont le prix d'achat roule de 0 fr. 20 à 0 fr. 30 le kilo, on a commencé à y joindre des prunes et des amandes. Des marchés ont été passés par les expéditeurs de fruits avec les producteurs des belles et grosses prunes et pêches, dont Nice abonde. On sait, d'un autre côté, que les bouquetières des grandes villes de l'Empire seront approvisionnées, en toute saison, de fleurs, dès que la voie ferrée atteindra Nice, ou sa banlieue. Nous pensons qu'alors la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, organisera des trains de plaisir entre Nice, Cannes, Toulon, et Marseille, trains qui, à coup-sûr, seraient productifs pour elle, car ces villes sont des centres de populations nombreuses et les excursionnistes, sollicités par la modération du prix des voyages, en feraient souvent. Il n'est pas douteux que la colonie étrangère, qui habite Nice pendant l'hiver, n'en fournisse, par exemple, un bon contingent à Toulon, la visite de l'arsenal et la vue de rade, sont suffisamment, des sujets d'excursions. Le nombre des maisons qu'on construit pour être meublées et qu'on destine à la location est très considérable. Des rues nouvelles, bordées d'élégantes constructions, sont ouvertes en ce moment, sur la rive droite du Paillon, et si les choses vont de ce train, Nice sera bientôt l'une des plus belles villes de Provence.* » Ce témoignage a le mérite de montrer à quel point la proximité de Nice conjuguée à l'influence du chemin de fer ont pu avoir un impact déterminant sur l'avenir de Cagnes. « *Cagnes était considérée, dira Paul Marabuto, par rapport à sa voisine Nice, comme la grande banlieue de celle-ci, qui exerça surtout son attraction quand le chemin de fer se développa et quand cette grande voirie s'accrut du développement de la traction et de l'automobile* ». ¹⁶ À partir de 1863, l'activité économique cagnoise se développa sensiblement, notamment avec le tourisme et le transport des fleurs et fruits.

● **L'amélioration de la qualité de vie et le progrès arriveront donc par le train...**

En 1863, le trajet de Marseille à Cagnes nécessite 7 h 15 par omnibus, 5 h 30 par express, pour couvrir les 214 kilomètres qui séparent les deux villes.¹⁷ La même année, le

¹⁶ Paul Marabuto (conseiller municipal puis Adjoint sous la municipalité de Pierre Sauvaigo), « Si Cagnes m'était conté », *Bulletin municipal*, n° 58, juin-juillet 1984.

¹⁷ Magazine *Le Train*, Hors-série, *L'Arc méditerranéen*, p. 22-23.

nombre de voyageurs inscrits au bureau de la Ville de Nice au départ pour Paris du 1^{er} au 15 juin 1863, est de 1 178 au départ et de 1 100 à l'arrivée, soit un total de 2 278 passagers. Ce chiffre ne cessera d'augmenter dans les années qui suivent. Au début du XX^e siècle, la fréquentation de la gare de Cagnes s'accroît nettement par l'ouverture de plusieurs lignes de tramways, leur terminus se trouvant pour deux d'entre elles (Vence-Cagnes et Grasse-Cagnes) juste à côté de la station PLM, quartier dit « de la gare ». Parmi eux figurent souvent des étrangers imprudents pensant rallier Cannes depuis Grasse, et se trouvant à cause de leur seul défaut de prononciation, aiguillés vers Cagnes ! La gare de Cagnes devient une plate-forme d'où se greffent la ligne de tramway de Cagnes à Vence, qui fonctionne de 1890 jusqu'en 1932, mais aussi celle de Cagnes à Grasse, qui fonctionne de 1910 jusqu'en 1928 (ligne des chemins de fer de Provence, dits SF pour « Sud France »). Quant à la ligne du tramway Nice-Antibes, elle fonctionne du 28 mars 1901 jusqu'en 1930¹⁸, et comprend également une escale à la station des trains PLM. Conséquence directe de la réunion de Nice à la France et héritage de la politique de Napoléon III en faveur des Maralpins, des investissements massifs sont réalisés par la France dans la région à la fin du XIX^e siècle. La volonté de l'Empereur de soutenir le développement des voies de communication et de voir réaliser toute une série de grands travaux publics permet que soient menés à bien de nombreux chantiers en une période relativement restreinte. Au désenclavement des territoires, notamment des vallées, s'ajoute une hausse sans précédent de la fréquentation touristique, et l'essor urbain s'avère proportionnel à l'augmentation des échanges économiques. Cagnes profite alors de ce développement tout comme les communes rurales situées sur le passage du chemin de fer, entraînées par l'élan. La hausse du nombre de voyageurs et des touristes engendre un essor de l'équipement hôtelier et immobilier, mais le chemin de fer favorise surtout l'intensification des échanges, et offre des débouchés inespérés à la population locale pour le commerce de ses produits agricoles, surtout les fleurs et les fruits. « *Le Cros-de-Cagnes au-delà de la route nationale et même aux abords de celle-ci, avait une agriculture prospère et les cultures maraîchères et florales s'étendaient sur les collines de Bréguières et le Val Fleuri, plus loin, vers les Collettes, l'Hubac et Saint-Véran. En ce qui concerne les fleurs, les exploitants tenaient ces exploitations sous paillason que l'on roulait et déroulait à certains moments de la journée, suivant le froid ou l'ensoleillement* ». ¹⁹ On connaissait déjà le rôle du Britannique Tobias Smolett dans le développement de l'expédition des fleurs. En effet, celui-ci évoque dès 1764 dans ses récits de voyage, *Travels through France and Italy*, l'expédition depuis Nice de « cadeaux d'œillets », expédiés jusqu'à Londres. Mais il faut attendre le célèbre jardinier niçois Alphonse Karr pour que se développe cette pratique d'emballer délicatement des bouquets de fleurs fraîches et de les faire parvenir massivement à la capitale ou à l'étranger. Le rôle de l'arrivée du chemin de fer dans le développement de l'horticulture n'est pas à démontrer. Ce phénomène et ses répercussions sur l'activité à Cagnes ont été très bien décrits par Paule Monacelli : « *En 1909, la compagnie PLM achemine un colis de fleurs de Nice vers Paris en 15 heures. Elle comprit vite le parti qu'elle pouvait tirer du développement du commerce de la fleur et permit aux colis des négociants de prendre place dans les fourgons de ses trains « éclairs ». Cette même année, trois trains journaliers emportent les fleurs et le train 3832 comprend 12 à 15 wagons remplis exclusivement de fleurs. De ce fait, on chercha à allonger la saison et, dès 1911, la Ligue horticole et florale du Sud-Est réclama des trains frigorifiques pour les fleurs. Après deux expériences officielles faites en 1913, la compagnie PLM promit un essai d'un mois sur Paris pour octobre à raison d'un wagon par jour et ramassage entre Nice et Cannes. Mais la guerre étouffa cette innovation qui permettait de garder la tête du marché européen. [...] Au cours de l'été 1937, sous la pulsion de M. Cuggia, ce sera la création d'un marché aux fleurs à Cagnes-sur-Mer à la cité*

¹⁸ En 1937 a lieu la cession de la gare des chemins de fer de Provence et de son dépôt à la commune.

¹⁹ Paul Marabuto, « Si Cagnes m'était conté », *Bulletin municipal*, n° 58, juin-juillet 1984.

marchande ».²⁰ D'autre part, un article de la revue *Les Échos de Cannes*, du 29 juillet 1888 précise que « *Le Conseil d'arrondissement s'est réuni à Grasse lundi dernier 23 juillet sous la présidence de M. le Docteur Geoffroy. Parmi les vœux émis, nous relevons l'arrêt à Vence-Cagnes du train n° 12 pour permettre aux commissionnaires aux fleurs de faire parvenir plus rapidement leurs fleurs aux parfumeries de Grasse, de Cannes, Antibes et Vallauris* ».

● Vie du quartier de la gare

Avec l'activité de la gare, tout un quartier se forme peu à peu, façonnant le paysage et vivant au rythme des arrêts des express et omnibus. Nombreuses sont les illustrations, clichés et cartes postales qui témoignent de ces allers et venues, pris le plus souvent depuis la place de la gare ou depuis le Pont du Malvan à proximité de la station PLM, avec voyageurs en transit, tramway en mouvement, ou voiture à cheval servant au transport des voyageurs entre Vence et Cagnes. Ils datent pour la plupart du début du XX^e siècle, ou des années 1920. À cette époque, on trouve plusieurs hôtels aux abords de la gare, comme l'explique Gustave Durante : « *l'Hôtel de la gare tenu par C. Puverel et l'Hôtel de l'Univers géré en 1901 par Antoine Puverel, puis vers 1920 par Honoré Serraire et par la suite par son fils Arthur [...]* À l'hôtel de l'Univers succéda « l'école de la gare » puis la pharmacie Palloc s'y est installée. » C'est à cette maison Puverel que fait allusion Paule Monacelli dans le deuxième opus de sa monographie cagnoise : « *Il existait à Cagnes depuis fort longtemps le marché annuel aux peaux de mouton tenu toutes les années le 1^{er} lundi de Carême au quartier de la Croix-de-fer. Il fut transféré en 1909 en face de la gare du PLM aux jeux de boules du café Puverel. Dès l'aube, les bergers avec leur charrette chargée de peaux séchées s'installaient aux emplacements réservés à la foire* ». ²¹ Gustave Durante évoque aussi dans ses rubriques du bulletin municipal la présence au début du siècle d'Antoine Vial, propriétaire du domaine de Saint-Véran-les-Bains, « *près de la gare de Cagnes* ». Répertorié dans un Almanach de 1901, la publicité pour son établissement précise : « *Station estivale et hivernale, eau de source. Éclairage et tramways électriques.* » La gare ainsi que son quartier connaîtront de multiples mutations avec le temps. Concernant ses abords, un jardin public est créé en 1926 à la gare ; la compagnie PLM sollicite la ville pour participer financièrement à hauteur d'environ 5 000 francs. À la fin de l'année 1926, le conseil municipal demande à son tour l'installation d'une fontaine à l'intérieur de la gare PLM, et d'une horloge à l'extérieur. Le bâtiment initial de la gare a subi des extensions à ses deux extrémités, et son étage fut supprimé lors de la construction de l'autoroute en 1975. Il faut également attendre le 24 novembre 1971, avec les travaux de construction de l'autoroute, pour que le conseil municipal approuve la couverture du Malvan. Les travaux de couverture du pont et de la rivière commencent à l'automne 1973 ; à l'été 1974, une nouvelle voie de communication relie l'avenue de la gare au boulevard Maréchal Juin, qui est dénommée rue Bir Hakeim le 20 avril 1976.

● Aménagements successifs

On dénombre en 1864 environ 250 passagers pour le premier mois d'activité après l'ouverture de la section Cagnes-Nice. À l'époque, la vitesse moyenne des trains reste inférieure à 50 km/h. Le train quittant Marseille à 7 h 15 arrive à Cagnes à 14 h 28... Et pour rejoindre Paris depuis Marseille, il faut encore compter près de 15 heures en 1880 avec un départ à 8 h 30 pour une arrivée à 23 h 17. Dans les années qui suivent la mise en service, les retards sont courants et les accidents assez nombreux. En 1893, la station de Cagnes voit

²⁰ Paule Monacelli, « La culture et le commerce de la fleur fraîche », *Bulletin municipal*, n° 67, août-octobre 1987.

²¹ Paule Monacelli, Cagnes II.

l'arrêt de 8 trains descendants. Les services restent stables, pleins en hiver (mi-octobre à mai) plus légers en été, ceci reflétant la saison touristique de cette époque. Moins de vingt ans après sa mise en service, en raison du trafic engendré, il faut déjà envisager le doublement de la voie sur la totalité du parcours PLM : la 2^e voie est inaugurée le 10 mars 1881 pour le tronçon de Cannes à Nice, le 8 novembre 1881 pour le tronçon de Fréjus à Cannes et le 3 mars 1882 pour le tronçon des Arcs à Fréjus. Parallèlement, le confort des voyageurs ne cesse d'être amélioré : ceux-ci peuvent apprécier la réduction des temps de trajet, mais aussi la régularité du mouvement ; la desserte des zones reculées s'améliore constamment et les services proposés à bord rendent le voyage encore plus agréable. L'accroissement des capacités, la rapidité et la régularité des services, ainsi que la réduction progressive des coûts se conjuguent pour faire du chemin de fer à l'époque l'invention idéale et « LE » modèle de progrès. L'évolution du trafic pousse la Compagnie PLM à tenir compte des souhaits de ses usagers, dont les municipalités se font les porte-parole. Ainsi Biot obtient sa halte en 1890 pour les voyageurs sans bagage, et la station du Cros-de-Cagnes est ouverte en 1895. Cagnes voit alors un nombre grandissant de trains faire escale sur son territoire. En 1925, la gare de Cagnes hérite de deux nouveaux trains express qui portent à 13 le nombre de trains s'arrêtant à cette gare, et en 1930, ce sont 34 trains qui desservent Cagnes dans les deux sens, dont 7 express.²² Après la Seconde Guerre mondiale, la priorité est au rétablissement du trafic face à la pénurie de moyens de traction et de personnels.

● L'électrification de la ligne et le centenaire... en 1969 !

La ligne Paris-Lyon-Marseille-Nice ne commence à être électrifiée qu'en 1949 pour la section Laroche-Migennes / Dijon-Ville et il faut vingt ans pour qu'elle soit réalisée complètement. C'est pourquoi la section Cannes / Nice-Ville n'est électrifiée que le 6 février 1969. « *Le 9 mars 1963, enfin, une décision ministérielle établit les modalités d'électrification de la ligne Marseille-Ventimiglia, qui sera équipée en courant alternatif monophasé 25 000 volts à la fréquence de 50 hertz, d'un emploi plus économique que le courant continu.* »²³ Cette modernisation due à l'électrification du parcours permet d'autre part une traversée moins polluante du territoire communal. « *Actuellement les trains ont des locomotives électriques plus rapides. C'est un grand bienfait pour la propreté des wagons... et des voyageurs qui n'ont plus les mains salies par la suite après la montée par la portière du wagon.* »²⁴ José Banaudo nous éclaire encore sur les circonstances de cette campagne de modernisation : « *Dans les années qui ont suivi l'électrification, la SNCF a entrepris en collaboration avec les communes intéressées la rénovation des gares des principales villes desservies, ainsi que certains établissements de moindre importance dont le trafic s'était considérablement accru. [...] En l'espace d'une quinzaine d'années, une dizaine de gares, dont certaines parmi les plus importantes du réseau SNCF, ont été entièrement modernisées.* »²⁵ À Cagnes, la mise en service de l'électrification de la ligne (premier train à traction électrique entre Marseille et Nice) est l'occasion de célébrer le centenaire de l'ouverture de la ligne, en réalité 106 ans après la date exacte. Ainsi, les 8 et 9 février 1969 ont lieu les manifestations « Cent ans en une nuit », organisées par le comité officiel des fêtes,

²² Archives départementales des Alpes-Maritimes, Fonds de la Préfecture, 5S 12, Chemins de fer. Lignes concédées à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (P.L.M.), Marche des trains : horaires, arrêts, accidents

²³ D'après José Banaudo, *Du P.L.M. au T.G.V., 125 ans de desserte ferroviaire de la Côte d'Azur*, Les éditions du Cabri, Breil-sur-Roya 1987, 160 pages.

²⁴ Gustave Durante, Cagnes au passé, « Cagnes au présent », *Bulletin municipal*, n° 96, septembre-octobre 1995.

²⁵ D'après José Banaudo, *Du P.L.M. au T.G.V., 125 ans de desserte ferroviaire de la Côte d'Azur*, Les éditions du Cabri, Breil-sur-Roya 1987, 160 pages.

le syndicat d'initiative, l'union sportive de Cagnes et le Lions club Cagnes-Vence-Saint-Paul. Un train historique, la locomotive 2010 type Crampton, n° 80 « le Continent », composé de 3 voitures avec 1^{ère}, 2^e et 3^e classes et d'un fourgon est mis à disposition tout spécialement par la SNCF pour cet événement exceptionnel²⁶. Stationné à la gare de marchandises, il est ouvert au public pour une visite, tandis que des jeunes gens en costume folklorique donnent un spectacle le 9 février à la gare des voyageurs, symbolisant la municipalité et la population cent ans auparavant. La parade des transports avec manifestation folklorique part le dimanche après-midi de la place Sainte-Luce jusqu'au quartier de la gare, puis le train reprend la direction du musée de la SNCF.²⁷ La ligne Paris-Marseille couverte par la locomotive « *le Mistral* » est prolongée jusqu'à Nice en 1952. Avec l'électrification de la ligne achevée en 1969, Le Mistral permet désormais de relier Nice à Paris en seulement 9 heures à 104 km/h de moyenne.²⁸

● Rayonnement : La locomotive « Cagnes-sur-Mer »

Le 21 novembre 1981 a lieu le baptême d'une locomotive portant le nom et les armoiries de la ville de *Cagnes-sur-Mer* : la locomotive BB 22323 est baptisée *Cagnes-sur-Mer*, de même que d'autres locomotives prennent le nom des principales localités de la Côte d'Azur à partir des années 1975. « *L'attribution d'un nom aux locomotives est une coutume très ancienne qui remonte à l'origine du chemin de fer. [...] Cagnes-sur-Mer sera la 180^e ville française à donner son nom à une locomotive.* » [...] À l'occasion de cette manifestation, la SNCF organisait à la gare St Véran une exposition de matériels ferroviaires modernes. Les « fans » du train y ont pu découvrir notamment une automotrice électrique, type Z2, présentée pour la première fois sur la Côte d'Azur. Lorsqu'en octobre 1983 le TGV relia Paris à Marseille en 4 h 50, l'automotrice Z2 assurera la liaison Marseille-Nice en deux heures.²⁹ » Parmi les autres attractions de cette exposition en gare de Cagnes figurent aussi le train Corail climatisé, des voitures-lit, et une voiture-cinéma.

● Les innovations récentes et les projets pour le futur

Dans les années 1980, ce sont surtout les infrastructures ferroviaires qui sont rénovées sur la Côte d'Azur ; les quais sont aménagés, ainsi que de nombreux passages souterrains. À Cagnes-sur-Mer, une nouvelle gare de marchandises est installée au quartier Saint-Véran en 1975 suite à la construction de l'autoroute. Par ailleurs, après un dramatique accident, les travaux de construction du passage souterrain et de sécurisation des accès pour les usagers ont été planifiés dans le courant de l'année 1978 ; ils se déroulent durant le premier semestre de l'année 1985 et le bâtiment voyageurs entièrement rénové est inauguré le 5 août 1986 : il s'agit de la première rénovation depuis la transformation de la gare en 1969, rendue nécessaire par la construction de l'autoroute. Au moment même où le public découvre l'aménagement des abords et le rehaussement des quais à Cagnes-Ville, a lieu la mise en service du passage souterrain pour la sécurité des piétons à la gare du Cros. Ce même jour, dans son allocution, Alain Bernard, directeur régional adjoint SNCF PACA déclare : « *Dès le*

²⁶ La locomotive Crampton est un type de locomotive à vapeur conçue en Angleterre par Thomas Russell Crampton et construite par diverses firmes à partir de 1846. Les locomotives Crampton ont été en service dans divers réseaux britanniques mais c'est en France qu'elles ont eu le plus de succès. Le modèle n° 80, construit en 1852 et baptisé " *Le Continent* ", est conservé au musée des chemins de fer de Mulhouse. Cette machine pouvait atteindre une vitesse de 120 km/h. <http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=5758>.

²⁷ Archives municipales de Cagnes-sur-Mer, 5 W 485, direction des Affaires générales. SNCF, s.d.

²⁸ Étienne Marie, *Gares de la Côte d'Azur*, Equinoxe, collection Carrés de Provence, Saint-Rémy-de-Provence, février 2008, 119 pages.

²⁹ « BB-22 323, sur les rails aux couleurs de Cagnes-sur-Mer » *Bulletin municipal*, n° 49, décembre 1981.

début du siècle, la ligne de chemin de fer a vu rouler les grand trains de Sleepings ; par ailleurs, grâce au tracé très proche de la mer, la ligne a permis les déplacements locaux dans des conditions très efficaces. [...] La SNCF présentait en 1984 un projet de modernisation intégrant l'amélioration des abords sous le pont autoroutier. Pour tenir compte de la présence d'un tel ouvrage au-dessus de la cour de la gare – qui amoindrit sa valeur architecturale – les responsables du projet ont été amenés à recentrer le vestibule sur l'axe de l'espace aménagé contre les appuis de l'ouvrage autoroutier. Ils ont de plus prolongé l'entrée du bâtiment vers l'avenue de la Gare. Ce parti pris a entraîné la modification profonde de l'implantation des locaux, le nouveau vestibule se situant maintenant à l'extrémité du bâtiment, côté Vintimille. »³⁰ Le 27 septembre 1981, la première ligne à grande vitesse est mise en service sur le parcours Sud-Est Paris-Lyon, et sur la section Lyon-Valence à partir de 1992. La ligne à grande vitesse Méditerranée sur la section Valence-Marseille est ouverte à son tour le 10 juin 2001, et en 2005, un débat public lance officiellement le projet de LGV Paca (Marseille-Nice) pour une mise en service envisagée en 2020.³¹ Plus récemment en 2003, l'Agence de déplacement des Alpes-Maritimes a présenté une étude portant sur la gare de Cagnes-sur-Mer. Cette étude a montré l'enjeu que représente le réaménagement de celle-ci en pôle d'échanges intermodal à terme. Le but était d'envisager sa rénovation en liaison avec le projet de 3^e voie littorale. Le projet portait sur l'espace sous l'A8, le parvis, le bâtiment des voyageurs, les sas d'accès et les équipements sur les quais.³² Les travaux ayant nécessité quatorze mois ont été achevés au printemps 2008, et ont été inaugurés le 20 mai 2011. Ce réaménagement de la gare SNCF a porté sur le démontage de l'intérieur du bâtiment principal pour y installer de nouveaux équipements plus fonctionnels pour l'accueil de la clientèle, avec notamment la mise en service du nouvel espace de vente, des accès aux personnes à mobilité réduite jusqu'aux trains, et la rénovation d'une partie du parvis et du parking. La partie ouest du bâtiment a été démolie, pour y implanter un sas d'accès aux quais. La gare SNCF s'est bien transformée comme prévu initialement en « pôle multimodal », regroupant la station de bus urbains et interurbains, la halte taxis, le stationnement courte durée et abonnements ainsi que le parking deux-roues. Elle accueille chaque année environ 850 000 voyageurs.³³

● Conclusion

Nous avons balayé en quelques instants un siècle et demi de vie ferroviaire qui se résumait en un combat permanent pour maintenir les arrêts en gare de Cagnes, preuve de l'enjeu qu'a représenté depuis son arrivée le chemin de fer, le 10 avril 1863. La préoccupation majeure des municipalités cagnoises successives depuis 1863 a toujours été d'assurer un nombre de trains suffisants pour desservir au mieux la commune, face aux intérêts économiques et stratégiques de la compagnie PLM, puis de la SNCF, cherchant à allier satisfaction des usagers, rentabilité, sans oublier de garantir des liaisons rapides entre les principales destinations. En témoignent plusieurs documents que plus d'un siècle séparent. En premier lieu, cette délibération du conseil municipal dans sa séance du 8 novembre 1874 lors de laquelle est émis le vœu que la Compagnie PLM intervienne afin que le train express s'arrête à la gare de Vence-Cagnes ; ou cette lettre de 1913, réponse de la direction des PLM au maire de Cagnes de l'époque, Ferdinand Deconchy, et lui refusant l'arrêt des express 61 et 62 à Cagnes.³⁴ Des années plus tard, lors de l'inauguration de la gare SNCF rénovée en 1986,

³⁰ Cf. L'inauguration de la gare SNCF, *Bulletin municipal*, n° 65, août-octobre 1986.

³¹ <http://www.rff.fr/réseau/projets/nouvelles/lignes/lgv-paca>.

³² Archives municipales de Cagnes-sur-Mer, 178 W 16, étude des gares de Cagnes-sur-Mer et Cros-de-Cagnes : compte-rendu de la réunion du comité technique du 21 juin 2003.

³³ http://www.cagnes-sur-mer.fr/grds_dossiers/quartier_gare/quartier_gare.php.

³⁴ Courrier PLM. 1^{er} août 1913. Archives départementales des Alpes-Maritimes. E dépôt Cagnes, 10 O 5.

le discours du maire Suzanne Sauvaigo retranscrit dans le *Bulletin municipal* n° 65 d'août-octobre 1986 comprend les mêmes requêtes : « *En terminant, je voudrais exprimer le souhait que l'augmentation de ce trafic soit telle, qu'elle conduise la SNCF à organiser l'arrêt à la gare de Cagnes-sur-Mer de tous les trains assurant les grandes lignes, ce qui, sans aucun doute, favoriserait le développement touristique et économique de Cagnes et des communes qui l'entourent.* » Un autre article paru dans le *Bulletin municipal Agora* n° 20 de juillet 2000, relate la vive émotion ayant fait suite à la suppression de l'arrêt en gare de Cagnes de la ligne Strasbourg - Vintimille : cette décision avait engendré une manifestation de protestation le 8 juin 2000 rassemblant la municipalité de Cagnes, les nombreux usagers mais aussi les maires et représentant de communes voisines. 150 ans après son arrivée à Cagnes en 1863, le trafic n'a jamais cessé d'augmenter sur ce tronçon qu'empruntent désormais, en moyenne, 125 trains et 40 000 voyageurs par jour ordinaire. Pour finir avec José Banaudo, nous pouvons nous interroger : aujourd'hui comme hier, « *ce littoral méditerranéen que l'on connaît depuis maintenant un siècle sous le nom de « Côte d'Azur », ne doit-il pas au chemin de fer l'essentiel de ses richesses et de sa vitalité ?* » Il y a 100 ans, déclare-t-il, « *à la veille de la Première Guerre mondiale, le prestige de la Côte est à son apogée. Celui de ses trains également. Pendant plus d'un quart de siècle, pour faire face au trafic en constante expansion auquel il a lui-même donné naissance, le chemin de fer a étoffé ses prestations, augmenté ses vitesses, amélioré la fréquence et la capacité de ses circulations.* » Pendant ce temps, l'automobile fait ses premiers pas, sans représenter encore aucune concurrence pour le chemin de fer. Pourtant, 1913 est l'année du décret établissant la numérotation des routes de France, Michelin équipant le pays de panneaux routiers indicateurs, 50 ans seulement après la mise en service de la section les Arcs-Cagnes. C'est aussi l'année de la disparition du dernier omnibus hippomobile, sept ans après l'apparition du premier omnibus automobile.

Quelques éléments sur Paris-Lyon-Méditerranée, Cie Internationale des Wagons-Lits et Train Bleu

La liaison Paris-Lyon-Marseille voit le jour en 1855. Elle est alors partagée entre plusieurs compagnies, qui finissent par fusionner en deux compagnies le 11 avril 1857 : la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée (LM) et la Nouvelle compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon (PL) pour former le célèbre « Paris Lyon Méditerranée ». Le « PLM » est ainsi créé par Paulin Talabot qui en devient le directeur général de 1862 à 1882.³⁵ La compagnie PLM a accompagné durant des années les Français et touristes étrangers dans tous leurs séjours d'agrément, et elle continue d'évoquer le rêve et la nostalgie, notamment par l'intermédiaire de l'iconographie très riche qu'elle a produite, passant maître dans l'art de l'affiche publicitaire.

« Ce train PLM qui sifflait à l'époque en s'enveloppant de fumée comme d'une cape espagnole... put passer pour aller à Nice, à Nice française qui l'attendait comme un cadeau, et un espoir, celui de devenir une grande ville. »³⁶

D'après <http://www.codimage.fr/pages/histoire-d.html>

« La Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, communément désignée sous le nom de Paris-Lyon-Méditerranée ou bien sous son sigle PLM, est l'une des plus importantes compagnies ferroviaires privées françaises. Elle a

³⁵ D'après Historique du développement du réseau ferré en France : <http://stoptgvoudon.fr/file/fgr-200903-etudes-phase-2a-historique-lignes-sud-est.pdf>

³⁶ Denis-Jean Clergue, « Au cahier des archives, retour sur le passé, le Second Empire », *Bulletin municipal*, n° 23, juin-juillet 1973.

été créée le 19 juillet 1857 et sa nationalisation a eu lieu le 1^{er} janvier 1938, lors de la création de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF).

Desservant le Sud-Est de la France, et notamment la Côte d'Azur, la Provence, les Cévennes, et les Alpes, le PLM était la compagnie par excellence des départs en villégiature. La gare parisienne de cette compagnie était la gare de Lyon. L'époque du PLM a duré quatre-vingt ans et elle a façonné la France moderne en réduisant les distances, rapprochant les hommes et les marchandises, et en modelant les villes et la campagne.

PLM était de loin la plus importante des compagnies ferroviaires françaises par son trafic, le nombre de passagers transportés et la taille de son infrastructure. À partir de 1929, de graves conflits sociaux éclatent dans l'ensemble du secteur ferroviaire. La nécessité de centraliser la gestion des infrastructures, du matériel et du personnel cheminot conduit à la nationalisation de l'ensemble des activités ferroviaires en France avec l'apparition de la SNCF en 1938.

L'histoire du PLM est par la suite intimement liée à celle de la Cie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) avec qui elle partage de nombreux contrats concernant les grands express de luxe (Orient Express, Côte d'Azur Express, Train Bleu...) ».

D'après <http://www.codimage.fr/pages/histoire-d.html> et <http://www.codimage.fr/pages/histoire-de-la-ciwl.html>

« Dans la lignée du PLM (Paris Lyon Marseille) créé en 1857, la Compagnie des wagons-lits voit le jour en 1872, avant d'être rebaptisée Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens en 1884. L'entreprise française (d'origine belge) spécialisée dans les trains de luxe en wagons-lits salons et restaurants peut ainsi proposer à ses futurs clients un voyage sur le Méditerranée Express, comme en témoigne diverses affiches publicitaires ».

José Banaudo apporte des précisions :

« En 1876, on ignorait encore les trains de luxe, mais à peine née, la CIWL proposait son matériel au PLM pour améliorer le confort des trains de nuit vers la Côte d'Azur, et le 15 octobre 1876, un service de voitures-lits à trois essieux était inauguré au train express 9. Il dura jusqu'en 1883 et cette année-là le 8 novembre, le premier train de luxe entre Paris et Nice fut mis en marche sous le nom de « Calais-Paris-Nice-Rome Express » » (20 ans après l'inauguration de la gare de Cagnes). »³⁷

Le fameux *Train bleu* est en réalité le descendant de ce Calais-Paris-Nice-Rome, devenu entre temps Calais-Méditerranée Express. Il s'agit d'un train de luxe, circulant entre Calais et Vintimille *via* Paris, Dijon, Marseille, Toulon, Saint-Raphaël, Cannes, Juan-les-Pins, Antibes, Nice, Monaco, Monte-Carlo et Menton. Il ne faisait donc pas escale à Cagnes, ce qui explique sans doute pourquoi Cagnes a gardé son authenticité et a pu être préservée d'un afflux massif de touristes au début du XX^e siècle. En 1883, le Calais-Nice-Rome Express qui assure la liaison entre Paris et Rome passe le long de la Côte d'Azur à cause des contrats avec la *Società per le Ferrovie dell'Alta Italia*. Mais le parcours italien est supprimé en 1884 et le train est rebaptisé Calais-Nice Express. Puis en 1885, quand la compagnie Pullman se retire d'Italie, la CIWL propose le Rome Express pour le parcours du Tunnel ferroviaire du Mont-Cenis, et le Calais-Méditerranée Express pour les touristes britanniques qui désirent visiter la Côte d'Azur. Après la Grande Guerre, le Calais-Méditerranée-Express est remis en route le 16 novembre 1920 avec des voitures classiques, puis de nouvelles voitures sont mises en service le 9 décembre 1922. Ce train Bleu tient son surnom de la couleur des nouveaux wagons-lits métalliques bleus et or. Le choix d'origine de cette couleur est tout autre, mais ce bleu est

³⁷ « Les trains de luxe de la Côte d'Azur et la Compagnie des Wagons-lits (1876-1956) La Côte d'Azur », dans *La Vie du Rail*, n° 552 spécial, juin 1956.

progressivement assimilé au bleu de la Méditerranée. Le Train bleu circulera jusqu'au 9 décembre 2007, date de son dernier trajet entre Paris et Vintimille.³⁸ L'évocation seule de Train bleu continue de faire rêver à un « ailleurs » symbole de vacances. En 1924 naît le ballet *Le Train bleu* avec musique de Darius Milhaud, sur un livret de Cocteau ; chorégraphie de Bronislava Nijinska, rideau de scène et décors de Picasso, costumes de Chanel. On ne voit nul train dans cette comédie chorégraphique. Mais c'est le Train bleu qui a amené les danseurs dans la station balnéaire où se situe l'action...

www.icem-pedagogie-freinet.org/sites/default/files/284train.pdf.

³⁸ http://fr.wikipedia.org/wiki/Le_Train_bleu_%28train%29.

Quelques délibérations du conseil municipal de Cagnes-sur-Mer

Au cours des décennies, les maires ont succédé à Joseph Guillaume Davin : Gustave Giraud, Pierre, Hippolyte, Ferdinand, Guis, Ferdinand, Deconchy... Les délibérations retracent les grandes lignes de l'histoire du chemin de fer à Cagnes.

<u>Date</u>	<u>Cote</u>	<u>Objet</u>
10-02-1861	1 D 6	Emplacement que doit occuper la station de Cagnes sur la ligne du chemin de fer.
20-05-1863	1 D 6	Demande de mise à disposition du télégraphe de la gare pour le canton.
23-10-1865	1 D 6	Billets d'aller et de retour dans le service dit de banlieue.
23-10-1865	1 D 6	Demandes auprès de la compagnie du chemin de fer rejetées. – Démarches pour obtenir un quai de débarquement pour les bestiaux et les chevaux, et un tarif spécial pour les céréales embarquées et débarquées à Cagnes.
20-11-1872	1 D 7	Demande de changement de nom de la station du chemin de fer Vence-Cagnes au profit de Cagnes et Vence.
08-11-1874	1 D 7	Demande à la Compagnie PLM pour que le train express s'arrête à la gare de Vence-Cagnes.
10-06-1883	1 D 8	Construction de lignes. – Concession à la Compagnie PLM.
16-11-1884	1 D 8	Travaux de construction du chemin de fer. - Demande de retrait de fonds à la compagnie PLM pour le curage du lit du Malvan.
18-11-1888	1 D 8	Projet de construction des lignes du chemin de fer de Nice à Digne, et de Draguignan à Grasse.
22-03-1891	1 D 9	Changement de dénomination de Vence-Cagnes par Cagnes-sur-Mer donnée à la gare. - Vœu.
23-08-1891	1 D 9	Changement de dénomination de Vence-Cagnes donnée à la gare. - Vœu.
14-08-1892	1 D 9	Création d'une halte au Cros-de-Cagnes et arrêt du train de 6 h du matin.
07-06-1896	1 D 9	Construction d'un pont sur le chemin de fer PLM.
09-05-1897	1 D 9	Installation d'une boîte aux lettres mobile à la station PLM au Cros.
05-02-1899	1 D 10	Projet d'établissement d'un pont métallique sur le chemin de fer PLM au quartier de Saint-Véran.
05-02-1899	1 D 10	Réseau PLM. - Ligne de Toulon à Nice et à la frontière d'Italie. Projet d'établissement d'un pont suspendu au quartier de Saint-Véran : décision.
24-08-1902	1 D 10	Demande que la largeur du tronçon déplacé du chemin rural n° 4 dit des Grands Plans par la Compagnie PLM soit de 5 mètres pour permettre la circulation des charrettes et bêtes de somme.
06-09-1903	1 D 10	Procès contre la compagnie PLM pour mise en état de viabilité et réparation de la brèche faite par le torrent du Malvan.
21-02-1904	1 D 10	Enquête de <i>commodo et incommodo</i> des tramways pour avant-projet des lignes de Cagnes à Antibes, Cagnes à Vence et Cagnes à Grasse.
12-06-1904	1 D 10	Procès de la commune contre la Compagnie PLM.
06-11-1904	1 D 10	Vœu tendant à ce que le train qui part de Nice à 7 h 25 du matin s'arrête à Cagnes.
08-06-1908	1 D 11	Pétition des négociants et des habitants de Cagnes demandant des améliorations à la gare du PLM.
29-04-1909	1 D 11	Procès de la commune contre la Compagnie PLM suite aux inondations de 1903.
24-11-1912	1 D 11	Stationnement des voitures dans la cour de la gare PLM.
14-09-1913	1 D 11	Demande d'arrêt d'un express à la gare de Cagnes.
07-06-1913	1 D 11	Suppression des courriers des PLM de 12 h à 14 h.
15-02-1920	1 D 11	Vœu d'installation du téléphone à la gare du Cros par la compagnie PLM.
20-04-1920	1 D 11	Communications : suppression des trains directs.
01-07-1920	1 D 11	Suppression des tramways directs et demande de nouvelle dénomination de la station principale : Cagnes ville.
04-09-1920	1 D 12	Intervention du maire auprès de la compagnie PLM et des représentants au parlement pour obtenir l'arrêt en gare de Cagnes de tous les express. - Demande.
01-03-1921	1 D 12	Remerciements pour satisfaction des vœux émis au sujet de l'arrêt des trains express et du changement du service par la compagnie des tramways.
13-06-1921	1 D 12	Vœux divers : demande d'une plantation d'arbres sur la route nationale n° 7 de la gare PLM à la rivière du Loup.

01-07-1922	1 D 12	Nouvelle dénomination de la commune : Addition de "Sur Mer" à Cagnes. Cagnes devient Cagnes-sur-Mer pour ne pas la confondre avec Cannes.
23-06-1923	1 D 12	Refus de la dépense pour changement du nom à la gare PLM.
21-10-1923	1 D 12	Vote de 800 francs pour changement du nom à la gare PLM.
21-10-1923	1 D 12	Vœu pour horloge à la gare PLM.
28-04-1924	1 D 12	Vœu tendant à ce que les trains rapides 23 et 24 s'arrêtent en gare de Cagnes-sur-Mer.
14-06-1925	1 D 12	Vœu tendant à la suppression des lignes de tramways et leur remplacement par un service d'autobus.
26-06-1925	1 D 12	Vœux divers : demande à la Compagnie PLM de changer la haie de son terrain en amont de la gare et d'un cadran à l'extérieur de la gare.
10-07-1926	1 D 12	Création d'un jardin public à la gare PLM.
14-11-1930	1 D 12	Vœu pour que la compagnie PLM délivre des billets dits "bains de mer" et demande de classement comme station balnéaire.
14-11-1930	1 D 12	Vœu pour que la Compagnie PLM délivre des cartes hebdomadaires "ouvriers" de Cagnes à Cannes.
22-02-1931	1 D 13	Vœux divers : déplacement des voies du chemin de fer de Provence à la gare PLM.
17-12-1930	1 D 12	Approbation du projet de remise en état du trottoir aval de la RN7 entre la gare PLM et l'avenue de Cassolle.
22-04-1931	1 D 13	Propositions faites par la compagnie PLM concernant les terrains pour la construction du pont sur le boulevard de la Mer. - Acceptation.
25-06-1936	1 D 13	Acquisition des locaux de l'ancienne gare des chemins de fer de Provence.
21-07-1935	1 D 13	Vote d'un emprunt de 2 000 000 francs pour adduction des eaux des Tines, élargissement des 2 ponts PLM, compteurs d'eau et port-abri.
04-12-1937	1 D 13	Emprunt pour acquisition de l'ancienne gare des Chemins de fer de Provence.
24-02-1945	1 D 14	Motion tendant à obtenir l'arrêt des trains express en gare de Cagnes-sur-Mer.
08-11-1945	1 D 14	Renouvellement d'un vœu tendant à obtenir l'arrêt des trains express en gare de Cagnes-sur-Mer comme avant la Seconde Guerre mondiale.
25-05-1954	1 W 3	SNCF - Acquisition des terrains pour l'élargissement des ponts du boulevard de la Mer et du chemin des Violettes.
27-02-1970	1 W 9	Projet de la création d'une desserte ferroviaire intensive des villes de la Côte d'Azur par la SNCF, pendant la période estivale.
03-02-1971	1 W 9	SNCF.- Demande d'arrêt de tous les trains Express à la gare de Cagnes-sur-Mer.
31-10-1972	1 W 10	Projet de couverture du Malvan et de construction d'une voie entre le boulevard du Maréchal Juin et un point situé à 30 m en amont de l'avenue de la Gare avec passage de la voie sous le pont SNCF et suppression de l'actuel passage à niveau.
31-10-1972	1 W 10	Suppression du passage à niveau SNCF rue latérale au Malvan et remplacement de ce passage par une voie à établir.
28-09-1985	1 W 15	Travaux d'aménagement de la Gare SNCF.- Prêt de 2 600 000 francs.
28-05-1951	1 W 2	Arrêt des trains express.
23-04-1963	1 W 7	Questions diverses : renouvellement du vœu de voir les trains express s'arrêter en gare de Cagnes.
03-02-1971	1 W 9	SNCF. - Demande d'arrêt de tous les trains Express à la gare de Cagnes-sur-Mer.
26-06-2002	1 W 39	Étude aménagement du quartier de la Gare. - Demande de subventions auprès de l'État, du Conseil régional PACA (Provence Alpes Côte d'Azur) et du Conseil général des Alpes-Maritimes.
30-03-2005	1 W 47	Mise en ambiance du parvis de la gare. - Convention relative au financement d'une étude d'avant-projet sommaire.
28-06-2005	1 W 48	Requalification de la gare. - Adoption de la convention relative au financement des études de projet et des travaux de réalisation.
26-09-2001	1 W 37	Modernisation des gares dans le cadre du projet d'amélioration des dessertes de la voie littorale SNCF. - Avis favorable sur les modalités de la concertation.
27-03-2002	1 W 38	Projet alternatif de la mise en souterrain des infrastructures ferroviaires. - Réalisation d'études techniques et financières par la SNCF et Réseau ferré de France.
10-09-2002	1 W 39	Projet relatif à l'augmentation de la capacité de la voie littorale SNCF. - Avis favorable.

Bibliographie :

- Étienne Marie, *Gares de la Côte d'Azur*, Equinoxe, collection Carrés de Provence, Saint-Rémy-de-Provence, février 2008, 119 pages.
- José Banaudo, *Du P.L.M. au T.G.V., 125 ans de desserte ferroviaire de la Côte d'Azur*, Les éditions du Cabri, Breil-sur-Roya 1987, 160 pages.
- Paule Monacelli, *Cagnes*, Sutton, collection Mémoires en images, Saint-Cyr-sur-Loire, novembre 1999.
- Paule Monacelli, *Cagnes II*, Sutton, collection Mémoires en images, Saint-Cyr-sur-Loire, août 2001.
- *La Côte d'Azur*, dans *La Vie du Rail*, n° 552 spécial, juin 1956.
- Archives départementales des Alpes-Maritimes, *Napoléon III et les Alpes-Maritimes, la naissance d'un territoire*, catalogue d'exposition, 2010.
- Élisée Reclus, *Les villes d'hiver de la Méditerranée*, 1864.
- Dominique Durandy, *Mon pays, villages et paysages de la Riviera*, Bruxelles et Paris, G. Van Oest, 1918. 328 p. (réédition 1931).
- Jules Adenis, *Les étapes d'un touriste en France. De Marseille à Menton*, Paris, A. Hennuyer, 1892, 396 p.

Sources :

- Presse de l'époque : *Le Littoral*, 29 avril 1909, *Les Échos de Cannes*, 21 novembre 1881, *Le Messager de Nice*, 5 avril 1863, 10 avril 1863, 12 avril 1863, 10 mai 1863.
- *Nice-Matin* : dont article du 1^{er} janvier 1955.
- *Bulletin municipal de Cagnes-sur-Mer* (1973-2000) : articles de Denis-Jean Clergue, Gustave Durante, Paul Marabuto, Paule Monacelli.
- *Bulletin municipal Agora* (2000-2011).
- Archives départementales des Alpes-Maritimes, et fonds des Archives municipales déposées.
- Archives municipales de Villeneuve-Loubet et Archives municipales de Cagnes-sur-Mer.

Remerciements :

- Archives départementales des Alpes-Maritimes.
- Archives municipales et service communication de Villeneuve-Loubet.
- Direction générale, Archives municipales et services de Cagnes-sur-Mer.