

Implanté au beau milieu des champs, à quelques centaines de mètres du chef-lieu de la commune, le point d'arrêt doit être d'un accès aisé. Un chemin nouveau, si possible rectiligne, le reliera au village, abandonnant les voies de communications habituelles. Cette mutation se vérifie avec les modifications toponymiques : le chemin des Carrières, par exemple, devient « l'ancien » chemin des Carrières ; quant à la nouvelle voie, elle reçoit le nom de « chemin de la Station ». Les terrains qui la bordent, d'une bien maigre valeur à l'origine, prennent tout à coup une plus-value considérable. Aussitôt, des maisons se construisent dans un alignement parfait, ne laissant en façade aucun espace libre : les jardins sont retranchés à l'arrière. Le chemin devient rue. La ville s'est installée à la campagne.

Tout d'abord, Soisy voit d'un très mauvais œil l'implantation d'une ligne de chemin de fer dont il ne tirera aucun profit. Lors de l'enquête d'utilité publique d'avril à mai 1864, un particulier en avait fait la remarque. Sa demande d'une station intermédiaire avait été rejetée⁽¹⁴⁾. Le conseil municipal renouvelle cette exigence le 25 février 1865, lors de l'enquête d'expropriation de février 1865. Considérant pouvoir réclamer une compensation aux dommages causés aux propriétés, le maire, Affre de Saint-Rome, émet ses prétentions sur de solides arguments : « Une gare pour les marchandises desservirait les grandes plâtrières qui l'avoisinent et présenterait le double avantage de faci-

ter le déplacement des habitants de la commune, qui augmente sensiblement chaque année, mais aussi celui d'être très utile pour les habitants du sud-ouest de Montmorency qui n'iront jamais prendre le train au-delà de la Fontaine-René. » Il choisit même le lieu d'implantation : les Molléons, futur quartier central qui pourrait devenir, selon Soisy, plus fréquenté que la gare de Montmorency elle-même.

Le 26 février 1865, le conseil municipal de Montmorency appuie la demande de son homologue soiséen, estimant « que eu égard à la position de la seule station de Montmorency, placée dans la partie haute de Montmorency, à six cents mètres environ des premières maisons et à mille mètres environ des dernières, il est indispensable qu'une seconde station soit établie dans la plaine entre Soisy et Montmorency ». Le lieu retenu par Montmorency est « le point où le chemin de fer coupe celui des Carrières », c'est-à-dire le quartier des Molléons.

Il y a donc unanimité sur la nécessité et sur l'emplacement d'une station entre Montmorency et Soisy. Malheureusement, les promoteurs ne tiendront pas compte de ces remarques judicieuses. Faute de moyens financiers, taux de fréquentation jugé trop peu élevé ? Mystère.

Deux ans plus tard, en 1867, les négociations entre la Cie EM et Soisy reprennent. Émile Level promet d'étudier la possibilité d'établir un point d'arrêt sur un terrain inoccupé, appartenant à l'administration du chemin de fer. De son côté, la

commune s'engage à construire un chemin d'accès. Cette fois-ci, l'implantation serait fixée au passage à niveau du Grand Chat, le PN 3. Le bruit de ces entretiens entre le maire de Soisy et l'ingénieur du chemin de fer se répand parmi le pays et « fait naître chez tous les habitants de la commune le vif désir de voir ce projet se réaliser le plus promptement possible » (Conseil municipal de Soisy du 26 mai 1867).

L'étude du projet demande encore deux ans. En mars 1869, Émilien Rey de Foresta informe le maire de Soisy de l'ouverture d'un point d'arrêt à « la plâtrière des Bassérons » — desservi par le train de 12 h 27 — et lui communique les conditions permettant l'édification d'une station. Elles sont simples. La commune doit acquérir à ses frais les terrains permettant, d'une part l'ouverture d'un chemin d'accès de sept mètres de largeur et, d'autre part, l'aménagement d'une place en avant de la station. Par ailleurs, l'emplacement finalement retenu, les Molléons, présentant une forte déclivité coupant toute communication entre Montmorency et Soisy, la commune s'engage à acquérir les terrains nécessaires à l'élargissement des remblais qui serviront d'assise à l'établissement du quai et du bâtiment des voyageurs. Le baron d'Archery consent à céder gratuitement le passage sur sa propriété, il ne reste plus à la commune qu'à acquérir une bande de terrain de cent cinquante mètres de long.

Le 21 mars 1869, le conseil municipal