pour les habitants des alentours puisque, au mépris du règlement, cet urinoir n'est pas couvert.

On a préféré y adosser le kiosque, empiéter sur le trottoir, gêner la circulation, rompre l'alignement et aller au-devant d'inconvénients, plutôt que de laisser M. Guichard négocier la transformation avec le séquestre de la compagnie du petit train, propriétaire du terrain sur lequel est construit l'urinoir.

Un précédent vient d'être créée (...). Le fait est que le mécontentement se manifeste ; devant les protestations qui se généralisent et la pétition qui est en cours, quelle attitude adoptera le maire ? »

Une affaire d'ânes

Cette bien étrange affaire éclate au grand jour le 30 mai 1868, au beau milieu d'une séance animée du conseil municipal de Montmorency. Le tohu-bohu s'amplifie lorsque Émilien Rey de Foresta porte à la connaissance de son conseil l'existence de deux pétitions. La première, signée par un grand nombre d'habitants, d'industriels et de loueurs d'ânes et de chevaux, se plaint que certains collègues abandonnent depuis quelque temps la place du Marché pour s'en aller stationner sur la place de la gare, voire dans la cour même de la gare, afin d'y attendre tout à loisir les voyageurs du chemin de fer. Les loueurs de la place du Marché, établis sous la halle

depuis un temps « immémorial » s'estiment lésés dans leurs intérêts.

La seconde pétition est signée elle aussi par un grand nombre d'habitants, d'industriels — entendons cafetiers, cabaretiers et restaurateurs — et loueurs d'ânes et de chevaux, établis, ceux-là, dans les environs immédiats et dans la gare de Montmorency. Cette contre-pétition en appelle à la liberté d'entreprendre et à la libre concurrence, tout en soulignant qu'aucune raison n'est suffisamment valable pour obliger les voyageurs désirant se rendre directement en forêt ou dans le quartier de l'Ermitage à faire un détour à pied de six à sept cents mètres afin de quêrir une monture.

L'affrontement entre les ânes du marché et les ânes de la gare semble inévitable. La municipalité, quant à elle, ne sait comment résoudre cette querelle qui ressemble fort à celle des Anciens et des Modernes. Les premiers invoquent la protection de l'arrêté du 11 juillet 1854 par lequel ils payent une taxe connue sous le nom de droit de crochet. Les seconds rétorquent que depuis cette date les choses ont bien changé. Certes, à l'époque, la place du Marché était le rendez-vous naturel et en quelque sorte obligé des « villégiaturants » se rendant à Montmorency, puisque toutes les voitures, sans exception, y aboutissaient. Tout le monde avait donc intérêt à se fixer sur la place, mais l'arrêté dont se drapent les « traditionalistes » ne désigne pas exclusivement et obligatoirement la halle comme point

d'attache des ânes. Il paraît donc normal qu'avec l'apparition d'une nouvelle voie d'arrivée à Montmorency, certains aient cru plus judicieux et plus profitable de s'y transporter.

Il faut trancher. Et habilement si possible. Rey de Foresta, vieux renard de la politique, ne se laisse pas prendre au dépourvu. D'abord, il affirme un principe qui lui est cher : « libre exercice de l'industrie du louage des ânes et des chevaux. » Ensuite, il passe le « bébé » à Émile Level, en invoquant l'arrêté préfectoral du 25 octobre 1866 qui régleme la police des cours des gares et des stations du chemin de fer du Nord en Seine-et-Oise. En d'autres termes, l'affaire est du ressort des commissaires chargés de la surveillance administrative du chemin de fer et la municipalité se déclare incompétente pour régler ce différent asinien.

Émile Level, aussitôt, écrit au préfet afin d'obtenir l'autorisation d'appliquer le fameux arrêté salvateur. L'affaire est rondement menée et le 24 août 1868, soit moins de trois mois après le début des hostilités montmorencéo-montmorencéennes, le préfet, sur les propositions de l'inspecteur général du contrôle, présente au ministre des Travaux publics le projet d'arrêté numéro 1205. La réponse de ce dernier ne parviendra que le 12 octobre 1868. De plus, le ministre tâtonne demande au préfet de revoir sa copie car, précise-t-il, la gare d'Enghien, incluse dans le projet, doit en être retirée : elle relève, aux termes de la loi des 7 et 14