

techniques dans son article paru le 3 juillet ; *L'Echo pontoisien* relatera l'évènement sur deux colonnes le 5 juillet ; quant au *Monde illustré* du 16 juillet, il se contentera de reprendre une partie du texte du *Constitutionnel*, mais en l'ornant d'une splendide gravure en bois de bout de A. Jannin.

21. Pour donner une idée des exigences du conseil municipal, il suffit de mentionner cet article prévu au cahier des charges qui stipule que les rues du Pavé neuf et de Paris seront fermées aux charrois du comte de Pulligny de 11 h du matin à 9 h du soir (!) ; ou encore cet autre tout aussi extravagant :

« Les chemins par lesquels devront s'écouler les matériaux extraits étant généralement très étroits, il est expressément recommandé à monsieur de Pulligny d'ordonner à ses voituriers de ne jamais abandonner leurs chevaux et de tenir toujours leurs guides en main afin que lorsqu'ils seront rencontrés par une voiture montant ou descendant, ils puissent se déranger pour lui faciliter le passage.

Il devrait aussi leur enjoindre sous peine d'amende de ne jamais interpellier d'une manière inconvenante qui que ce soit sur la voie publique ».

22. À l'étude depuis 1853, la ligne Saint-Denis - Surveilliers - Creil sera construite en 1859 et doublée en 1907.

23. Il est intéressant de souligner que ce premier projet d'embranchement fixe la bifurcation à Epinay pour trois raisons :

1° La station d'Enghien très exigüe se révèle insuffisante et répond à peine au besoin du service voyageurs. La gare aux marchandises se trouve dans la même situation.

2° Le tracé par Epinay offre un certain raccourci vers Paris-Nord, alors que l'absence de liaison entre Argenteuil et Ermont interdit toute relation avec Paris-Saint-Lazare.

3° La rampe de Montmorency paraît impossible à vaincre.

24. Arguments techniques :

- La gare d'Enghien agrandie accueille sans problèmes un grand nombre de voyageurs et la multiplication des voies de manœuvres et de garage dans la gare aux marchandises entièrement remodelée permet un intense trafic.
- La liaison Paris-Saint-Lazare - Paris-Nord offre un train circulaire à l'heure et ouvre à la vallée de Montmorency ainsi qu'à tous ses affluents l'accès vers Paris-Ouest.
- La ligne EM existe depuis vingt mois et son exploitation intensive démontre que l'objection de la rampe peut être écartée par cette épreuve décisive.

Avantages et inconvénients pour les localités traversées :

- La ville d'Epinay ne peut retirer aucun avantage de cet embranchement, mais plutôt un certain préjudice. En effet, dans l'état actuel des choses, le centre-ville est à 1 km environ de la station qui porte son nom. Or la gare d'embranchement projetée serait reportée à 200/300 m en amont de la station actuelle, allongeant d'autant la route de terre qui relie Épinay à sa station.

- Deuil et Montmagny, d'après le projet étudié, ne disposent d'aucun arrêt. La ligne traverserait ainsi les champs de ces deux localités, gênant leurs riches cultures, sans leur apporter aucune facilité de transports.

- Groslay, Saint-Brice et Sarcelles bien que desservis par le tracé d'Epinay le seraient bien mieux par le tracé de Montmorency qui, de plus, se rapprocherait de Piscop et de Domont, localités négligées par l'autre tracé.

Avantages et inconvénients pour l'exploitation proprement dite :

- Le tracé par Epinay offre aux cantons d'Ecouen et de Luzarches un raccourci en direction de Paris-Nord. Mais, livrée à elle-même, cette ligne ne pourrait comporter qu'un nombre restreint de trains, ce qui annulerait ce léger avantage.

- A contrario, la ligne de Montmorency, aux trains extrêmement fréquents qui correspondent avec tous les trains circulaires desservant Enghien, ouvrirait à ces mêmes cantons, en contrepartie d'un léger rallongement, le bénéfice des deux directions Paris-Nord et Paris-Ouest.

Arguments politico-administratifs :

- Si l'idée qui a présidé à l'établissement des lignes françaises a été de faciliter les relations commerciales, l'aspect politique n'en a pas pour autant été négligé et l'on a toujours pris soin de favoriser les relations entre les territoires et leurs centres administratifs, judiciaires et politiques. Il se trouve que pour les cantons d'Ecouen et de Luzarches ces relations se font avec Versailles, chef-lieu du département, et Pontoise, chef-lieu de l'arrondissement.

En adoptant le tracé par Epinay, qui ne permet qu'une relation exclusive vers Paris, on perdrait de vue ce principe.

Arguments économiques :

- Le trafic voyageurs connaît un accroissement considérable en gare d'Enghien et sur la ligne EM, de façon permanente, mais surtout en été. Cette tendance ne demande qu'à s'amplifier grâce au prolongement de la ligne EM sur le versant est de la forêt « en portant la vie, le mouvement et la richesse dans une contrée aujourd'hui exclusivement agricole ».

- Montmorency, en devenant plaque tournante des échanges régionaux, pourrait, grâce à son marché hebdomadaire de denrées, écouler une grande partie de la production de la contrée et fournir à cette même contrée, qui en est dépourvue, les matériaux de construction nécessaires à son expansion, à savoir bois, briques, tuiles et plâtre. Ce trafic agricole et industriel se ferait au moindre coût en raison des distances devenues extrêmement réduites.

- Argenteuil, Méry, Saint-Ouen-l'Aumône profiteraient également du tracé par Montmorency pour écouler, sans un détour considérable et onéreux, les produits de leurs industries de construction.

25. L'embranchement Epinay - Beaumont sera mis en service en 1877 ; celui de Montsoult - Luzarches en 1880.

26. Réduite à l'état de simple navette, la relation Argenteuil - Ermont sert depuis septembre 1988 de tête de ligne à la nouvelle ligne RER Vallée de Montmorency - Invalides (VMI).