

DOCUMENT ANNEXE 3

Projet de boulevard et de chemin de fer de la station d'Enghien-les-Bains à Montmorency (15 juin 1862)

A Messieurs les Administrateurs des Chemins de fer du Nord.

Le Conseil municipal de la ville de Montmorency, préoccupé de l'insuffisance de ses communications avec la station d'Enghien-les-Bains, a l'honneur de vous soumettre le résultat de ses études sur les moyens d'améliorer un état de choses préjudiciable, non seulement aux intérêts de la commune, mais encore à ceux du Chemin de fer du Nord.

Indépendamment de sa population ordinaire, qui atteint aisément dans la belle saison le chiffre de 5 à 6 000 personnes en relation constante avec Paris, Montmorency a toujours eu le privilège d'attirer à lui une grande affluence de visiteurs. Le caractère agreste de sa forêt, la beauté de ses sites et points de vue, l'attrait de ses souvenirs, la salubrité proverbiale du climat, ont fait en tout temps de ce beau pays un des lieux les plus fréquentés des environs de Paris.

Mais tous les avantages de cette situation sont aujourd'hui neutralisés par un inconvénient unique : la difficulté d'accès. Cette difficulté résulte de la longueur et de la roideur des voies de communication actuelles, de la lenteur et souvent de l'insuffisance du service des omnibus et de la cherté des autres moyens de transport. De là, par rapport aux autres localités plus directement desservies par les chemins de fer, une sorte de déchéance pour la ville et pour la forêt de Montmorency, et, pour le chemin de fer lui-même, une privation de recettes à l'importante station d'Enghien-les-Bains.

Cet état de choses est-il irrémédiable ? Est-il possible au contraire d'établir entre la station d'Enghien et Montmorency des moyens de communication plus faciles, plus rapides, plus économiques ?

La municipalité de Montmorency a étudié cette question, d'un intérêt vital pour elle, et voici la solution qu'elle croit pouvoir proposer à la Compagnie des chemins de fer du Nord :

La route principale actuelle, désignée sous le nom de *rue de Paris* et *Pavé neuf*, obligée de faire un long détour pour éviter la traversée des parcs, gravit une côte escarpée, également pénible pour les piétons et pour les chevaux, de telle sorte que les omnibus, bien qu'assez convenablement servis par l'entreprise de *l'union des Postes*, ne mettent pas moins de quarante minutes, à la montée, pour atteindre la place du Mar-

ché de Montmorency. Par un tracé mieux étudié, plus court, avec une pente plus douce, un quart d'heure ou vingt minutes au plus suffiraient au même parcours.

Or, non seulement ce tracé existe, mais encore son exécution ne présente aucune difficulté sérieuse. Hâtons-nous d'ajouter que sa dépense n'a rien d'excessif.

Le plan ci-joint indique la direction de ce tracé. De la station d'Enghien à l'Orangerie, il s'établit sur une surface à peu près plane, empruntant ou cotoyant le chemin actuel des Chéneaux. A partir de l'Orangerie, le tracé met à profit une dépression naturelle du terrain et atteint ainsi, par une pente très adoucie et très régulière, la rue de Grétry, où il se relie aux nouveaux boulevards déjà créés dans l'ancien parc de Mora et qui aboutissent, d'un côté, à la grande place de Montmorency et, de l'autre, à la forêt.

Tandis que la route actuelle n'a pas moins de 3 400 m de longueur, le nouveau tracé n'a que 2 400 m. De plus, ce nouveau tracé substitue à la pente actuelle, qui atteint sur plusieurs points 5,5 cm/m, une pente inférieure à 1,5 cm/m dans la partie la plus considérable du parcours et qui ne dépasse nulle part une pente maximum de 3,5 cm/m (soit 2,5 cm/m en moyenne).

Ainsi, le tracé étudié par le Conseil municipal de Montmorency présente deux avantages le plus généralement inconciliables : abréviation d'un tiers du parcours, adoucissement de près de la moitié de la pente.

Ce tracé répond à un double besoin et permet d'atteindre un double but :

1. Améliorer la circulation des voitures et des piétons ;
2. Servir à l'établissement d'un chemin de fer auxiliaire.

Bien que ces deux questions se lient intimement et intéressent au même degré la commune de Montmorency, le Conseil municipal n'a pas cru pouvoir les confondre dans l'étude à laquelle il s'est livré. En effet, le chemin de fer proprement dit doit nécessairement faire l'objet d'une concession et les conditions de cette concession sont du ressort de l'Administration supérieure. L'amélioration des moyens de circulation ordinaires a, au contraire, un caractère exclusivement municipal. Aussi, et tout