Ce qui représente la somme nécessaire pour servir l'intérêt et l'amortissement du capital engagé dans l'opération.

Ajoutons que cette avance deviendra pour la Compagnie la source d'un bénéfice réel, si, comme cela n'est pas douteux, les nouvelles facilités données à l'accès de Montmorency ramènent l'affluence des promeneurs sur ce point aujourd'hui négligé et accroissent d'autant le mouvement de la station d'Enghien.

Sans vouloir entrer à cet égard dans les calculs nécessairement très hypothétiques, nous nous bornerons à faire valoir la considération suivante, qui n'a certainement pas échappé à la Compagnie du Nord. Dans le cours de 1863, la Compagnie de l'Ouest ouvrira le tronçon d'Argenteuil à Ermont et par conséquent se mettra en communication directe avec la partie inférieure de la vallée de Montmorency. Cette partie de la vallée est en ce moment moins bien desservie et moins fréquentée que celle qui avoisine Enghien. Mais la propriété y est moins chère et moins divisée. Les propriétaires feront certainement de grands efforts pour attirer à eux les populations. Or la Compagnie du Nord ne paraît pas appelée à profiter sensiblement des améliorations qui se produiront dans cette direction. L'avantage en reviendra principalement à la Compagnie de l'Ouest, dont la gare de Saint-Lazare est plus favorable au service de banlieue. La compagnie du Nord a donc tout intérêt à retenir dans le rayonnement de la station d'Enghien un mouvement de voyageurs qui sera perdu ou certainement très atténué pour elle à mesure qu'il s'éloignera de Paris.

Ainsi, et dans les conditions qui viennent d'être exposées, il est permis de dire que, dans les mains de la Compagnie du Nord, l'affaire du boulevard peut non seulement se suffire à elle-même, mais encore devenir la source d'avantages assurés.

Mais ce n'est pas tout, et si la question a été examinée jusqu'ici à l'unique point de vue de la création d'une voie de communication ordinaire, il convient maintenant de se placer dans l'hypothèse de l'exécution d'un chemin de fer auxiliaire.

La Compagnie des chemins de fer du Nord ne saurait méconnaître que la ville de Montmorency est trop importante, trop peuplée, trop rapprochée de Paris, trop aimée des Parisiens pour ne pas être reliée, un peu plus tôt un peu plus tard, à la ligne principale par une voie ferrée auxiliaire. Ajoutons que Montmorency ne sera pas seul à profiter de cette voie de relèvement.

Indépendamment d'Enghien qui, malgré ses progrès incessants et les agréments qui lui sont propres, a cependant le plus grand intérêt à se

mettre en communication facile avec les sites et les promenades de Montmorency, beaucoup d'autres localités sont également appelées à profiter du chemin de fer auxiliaire. Nous nous bornerons à citer Groslay, Saint-Brice, Domont, Baillet, Bouffémont, Chauvry, Montsoul, Moisselles, Sarcelles, Ecouen, etc., toutes localités négligées par le chemin de fer du Nord, et qui n'ont rien à attendre que de la ligne qui les en rapprochera.

Nous croyons donc à la nécessité, disons mieux, à l'urgence du chemin de fer auxiliaire d'Enghien à Montmorency. Déjà à ce qu'on assure, de nombreuses propositions ont été soumises au Département des travaux publics. Une enquête a même été ouverte sur un projet et d'après un système dont monsieur Galy-Cazala est le créateur. Seulement la question ne se pose pas dans les termes qui soient de nature à donner satisfaction aux espérances du pays. Il s'agit en effet de voies américaines construites suivant des systèmes plus ou moins éprouvés, mais s'établissant, nous le croyons du moins, sur le parcours et dans la direction des routes actuelles. Or, dans de telles conditions, les projets dont il s'agit pourront, s'ils réussissent, accroître dans une certaine mesure les moyens de transport, mais ils ne présenteront aucun avantage comme abréviation et comme pente. Les détours de la route et les roideurs des rampes restant les mêmes, la durée du parcours ne sera pas abrégée et aucun des principaux avantages qu'il est permis d'attendre d'un chemin auxiliaire ne sera réalisé.

On comprend dès lors pourquoi et comment la question du chemin de fer se relie à la question du tracé étudié par la commune. C'est qu'en effet le chemin de fer ne pourra s'établir dans des conditions économiques qu'en empruntant le terrain du boulevard projeté entre Enghien et Montmorency. C'est là seulement qu'il trouvera des pentes adoucies et normales, permettant une exploitation à bon marché. Partout ailleurs, et surtout dans la direction des voies de communication actuellement existantes, le chemin de fer ne rencontrerait que des voies trop étroites et des rampes presque inaccessibles.

(Les voies actuelles ne se prêtent pas à l'établissement d'un chemin de fer américain qui emprunterait seulement un des côtés des routes, tout en laissant libre une largeur suffisante pour la viabilité ordinaire. Il serait donc indispensable d'élargir les voies ; or, à raison du grand nombre de constructions riveraines, cet élargissement serait beaucoup plus coûteux que l'établissement d'un boulevard entièrement nouveau qui fait la base de notre projet. Enfin, et c'est l'objection capitale, cet élargissement lui-même laisserait subsister tous les inconvénients qui résultent de la roi-