

deur des rampes et de la mauvaise direction des voies actuelles).

Nous n'avons nullement l'intention d'aborder en ce moment les questions que soulève l'exécution du chemin de fer auxiliaire. A quelles conditions aura lieu la concession ? Quel système sera préféré ? Nous ne pourrions aborder ces divers points en ce moment sans compliquer inutilement cette étude. Il nous suffit d'avoir établi que la construction du boulevard aura pour résultat de préparer l'exécution du chemin auxiliaire et de servir d'assiette à la voie ferrée, de telle sorte que, lorsque le moment sera venu de l'exécuter (et ce ne sera jamais assez tôt), l'entreprise sera exonérée de tous les frais d'acquisition de terrains et même de terrassements ; il suffira de poser les rails.

Dans de telles conditions, le concessionnaire et les exploitants seront donc très faciles à trouver. Or personne n'est plus intéressé que la Compagnie du Nord à rendre possible l'exécution *économique* du chemin auxiliaire et cet intérêt se concilie de la manière la plus heureuse avec celui de la commune de Montmorency et de toutes les localités voisines.

En résumé, la demande que nous adressons à la Compagnie des chemins de fer du Nord peut se formuler ainsi qu'il suit :

« Nous sollicitons le concours de la Compagnie pour l'exécution de l'avenue projetée d'Enghien à Montmorency. Non seulement il n'en résultera pour la Compagnie aucun sacrifice d'argent (puisque la somme engagée dans l'opération lui rentrera sous la double forme de la redevance de la commune de Montmorency et de l'économie de la

subvention payée à l'entreprise des omnibus), mais encore l'exécution du boulevard et l'adoption du tracé qui en est la conséquence rendront facile et économique l'exécution du chemin de fer auxiliaire. Or, boulevard et chemin de fer doivent, dans des proportions inégales sans doute, mais fructueuses dans les deux cas, développer le mouvement de la station d'Enghien. Et c'est ainsi que les intérêts de la Compagnie se confondent avec ceux de la commune de Montmorency et de tout son territoire. »

Un mot pour conclure. Le projet de la commune, aisément réalisable aujourd'hui, le sera beaucoup moins l'année prochaine et ne tarderait peut-être pas à devenir impraticable. Il suffirait de quelques nouvelles constructions sur le parcours proposé pour porter la dépense à un chiffre à peu près inabordable.

En ce moment, et à la condition d'adopter un tracé qui s'établit à peu près partout à travers les champs, les parcs et les jardins la dépense du boulevard n'a rien d'excessif et nécessite très peu de démolitions. *Mais il y a urgence*, et toute perte de temps serait peut-être irréparable.

Montmorency, 15 juin 1862.

Colonel Marnier, maire,
Letailleur, adjoint.

Flan, juge de paix, Girard, notaire, Renard, Heudebert, Bridault, Carrier, Chevreul, Boisvert, Saintville, Thomassin, Luce, Rey de Foresta, rapporteur.