

Chapitre II : TRAM OU TRAIN ?

Maintenant que nous connaissons bien les acteurs et leur rôle, l'histoire peut commencer. Nous suivrons pas à pas les différentes phases de l'opération et nous découvrirons non sans surprises que le Refoulons aurait pu être un tramway. Quatre projets vont se succéder qui demeureront sans suite, tout au moins dans l'immédiat. Car il y aura bien un tramway à Montmorency, mais trente-cinq ans plus tard. Le premier d'entre eux ne dépassera pas l'étape de l'enquête publique. Les trois suivants feront l'objet d'une étude plus approfondie.

Un cinquième projet réunira, non sans mal, tous les suffrages à l'issue de trois enquêtes. Le respect tatillon des lois et règlements, signe particulier de l'Administration française, qu'elle soit impériale ou républicaine, les précautions infinies dont s'entourent tous les fonctionnaires, à tous les échelons, ne retarderont pas outre mesure l'aboutissement du projet Rey de Foresta-Marchand. Entre l'arrêté du 9 avril 1864 autorisant l'enquête d'utilité publique et l'inauguration de la ligne, le 30 juin 1866, il ne s'écoulera que vingt-six mois. En 1866, à peine la ligne achevée, et en 1869, les tentatives d'extension de la ligne se solderont par un échec, signe avant-coureur de son inéluctable déclin.

Mais tout d'abord, et en préambule, plantons le décor.

Montmorency 1864 : « Il est difficile d'arriver dans votre commune ».

Un chemin de fer reliant Enghien à Montmorency, cela faisait longtemps qu'on en parlait dans le pays. Au moins depuis 1846. Cette année-là, en effet, Enghien-les-Bains s'était enrichi d'une superbe station édifiée sur la ligne que la Compagnie du chemin de fer du Nord venait d'établir entre Paris et la frontière belge, via Ermont et Creil⁽⁷⁾.

Dès lors, cet ancien hameau, qui naguère ne comptait pas plus de cent maisons, n'a jamais cessé de prospérer. La II^e République, en l'érigant en commune à part entière, le 7 août 1850, l'Empire, en faisant de lui un de ses lieux de résidence préférés, confirmeront cette ascension. Nanti de ses eaux sulfureuses, de son lac, de ses établissements de jeux, et de ses treize rues, Enghien peut se vanter en effet d'attirer la bonne société parisienne proche de la cour qui s'y fait construire de luxueuses demeures champêtres.

Fièrement retranchée sur ses hauteurs verdoyantes, la cité du connétable et de Jean-Jacques Rousseau, d'un œil envieux et orgueilleux, regarde toute cette agitation et s'assoupit doucement sur sa couronne déchuée de ville historique. Pour-

tant, ce chef-lieu de canton⁽⁸⁾ conserve encore de nombreux attraits. Le caractère agreste de sa forêt, la beauté de ses sites et points de vue, la salubrité proverbiale du climat charment toujours de nombreux « villégiaturants » qui le sillonnent à dos d'âne ou de cheval. En 1899, dans sa monographie manuscrite consacrée à Montmorency, l'instituteur Peteau rapporte que :

« Il n'est pas fait d'élevage de bétail sur le territoire de Montmorency, pays de villégiature où la terre est fort chère. La seule bête de somme jouant un rôle important est l'âne, qui est l'une des réputations de Montmorency, encore que ce genre de sport, qui plaisait fort à nos pères, soit tombé dans le marasme.

C'est de la Restauration que date cette célébrité. Il était de mode, alors, d'arriver en voiture à Montmorency et d'y faire une partie d'ânes, pendant que Leduc préparait le dîner au *Cheval blanc*. Les anciens du pays ont vu défiler ainsi la reine Hortense, la duchesse de Berry, tous les enfants de Louis-Philippe, etc. Ces cavalcades avaient été parfaitement organisées par Bauché, qui tenait l'*Hôtel Bellevue* et par Ménard, épicier, qui