l'amélioration que constituerait un tracé direct, beaucoup plus onéreux et, somme toute, moins avantageux, le conseil adopte celui qui consiste à se servir de la rue du Temple, depuis l'abreuvoir (place Charles Lebrun), en adoucissant sa pente, et à prendre le chemin de terre d'Enghien (rue Saint-Denis) jusqu'au carrefour de la Porte rouge d'où descend la rue de Paris. Bref, nous sommes bien loin de la liaison directe et rapide tant rêvée ; seule une transversale a pu être améliorée dans cette affaire.

En 1854, une seconde tentative de désenclavement redonne quelque espoir. L'initiative émane d'un certain Andraud qui, venant d'élaborer un système de propulsion par air comprimé, se propose de résoudre les problèmes liés à l'implantation des chemins de fer économiques, autrement dit les tramways, en substituant la traction mécanique à la traction animale. Argenteuil n'ayant pas voulu faire les frais de cette aventureuse et folle découverte — il s'agissait d'établir un chemin de fer entre Asnières et Argenteuil —, Andraud est en quête d'un laboratoire grandeur nature pour expérimenter son système. Ayant eu probablement vent des souhaits maintes fois exprimés par Montmorency, l'ingénieur-pionnier, que le profil accidenté de la région ne semble pas rebuter, dépose une demande de concession, dont l'avant-projet est soumis à enquête publique par l'arrêté préfectoral du 26 avril 1854.

Tout en se rapprochant au plus près du

centre de Montmorency, la voie ferrée desservirait Groslay, mais couperait Deuil. Les propriétaires de Montmorency comprennent rapidement les avantages qu'ils pourraient tirer de ce tracé, ceux de Groslay également. Ceux de Deuil, par contre, se montrent plus sceptiques. Finalement, la commission d'enquête réunie le 27 mai 1854, rend un avis partagé que l'on peut résumer ainsi : l'utilité du projet ne fait aucun doute, mais un tracé qui rejoindrait la route de Saint-Denis à Creil en desservant Saint-Brice, Villiers-le-Bel, Sarcelles, Écouen, etc. serait plus utile encore.

En d'autres termes, le projet d'Andraud est victime de sa modestie et, si tout le monde s'accorde sur la nécessité absolue d'ouvrir Montmorency sur sa vallée, personne ne semble désirer participer à une entreprise financièrement douteuse : la création d'une compagnie indépendante devant gérer un chemin de fer de seulement trois kilomètres apparaît pour l'heure comme un non-sens économique. Le système de propulsion, encore trop expérimental, prêtant par ailleurs le flanc à de nombreuses critiques, il faut se résoudre à repousser la demande de concession, malgré l'avis favorable émis le 31 mai 1854 par le sous-préfet.

Débouté et dépité, Andraud abandonne la place, sur les « conseils éclairés » de la Compagnie du Nord.

Le désespoir reprend alors le dessus, jusqu'à cette année 1860 où le bruit d'un nouveau projet de chemin de fer court

parmi la ville. Curieusement, c'est une lettre anonyme qui nous en révèle l'existence. Datée du 26 mars 1860, elle est adressée au sous-préfet de Pontoise.

Tout en reconnaissant que le chemin de fer est « une question de vie ou de mort pour le pays », l'auteur se montre plus circospect quant à la nécessité d'un boulevard. Il estime d'une part qu'une telle entreprise relève de l'initiative privée et d'autre part qu'il s'agit là d'un « luxe » que la commune ne peut se permettre. Elle doit faire face à d'autres urgences : construction d'un abattoir, pavage des trois quarts des rues, creusement d'un égout et d'un puisard pour perdre les eaux infectes qui ruissellent sans cesse dans la principale rue du pays, etc. « Et puis, ajoute l'Anonyme de Montmorency, croit-on attirer plus d'étrangers par l'aspect d'un boulevard ? Erreur ! Le Parisien, en venant à la campagne, fuit les boulevards de Paris dont il est fatigué. Il cherche de l'air, de la vue, des bois et ne demande qu'à être transporté le plus promptement et le plus économiquement possible à destination. »

Quoi qu'il en soit, le projet, ou plutôt l'avant-projet de boulevard semble fin prêt pour être soumis à enquête publique, car dès le 6 novembre 1861, dans une note au préfet de Seine-et-Oise, le ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics en demande l'ouverture.

Commence alors l'affaire du projet de messieurs Galy-Cazala et Dugied que suivront deux autres avant-projets.