

Les avant-projets : le tram

Le projet Galy-Cazala - Dugied

Le plan de ces deux hommes est apparemment simple et peu coûteux. Ils se proposent d'installer sur le Pavé neuf un chemin de fer à traction de chevaux, autrement appelé chemin de fer américain, ou plus communément tramway. A première vue, on ne voit pas bien l'avantage de ce moyen de transport par rapport à l'omnibus qui effectue cet itinéraire péniblement mais régulièrement. Au contraire, circulant sur des routes étroites, déjà encombrées par de lourds charrois, il ne ferait qu'accroître les difficultés.

Par ailleurs, la pente qui demeure assez forte sur l'ensemble du tracé — environ 55 mm/m — rendrait le parcours périlleux, tant à la montée qu'à la descente, d'autant plus que le système de freinage retenu ne présente pas toutes les garanties de sécurité requises. Ajoutons que les rails eux-mêmes avaient déjà fait l'objet de critiques et l'amélioration promise par les deux promoteurs du projet ne semble pas avoir connu plus de succès. Enfin, le trajet, long de trois mille quatre cents mètres, évitant la traversée des parcs, jardins et champs au centre de la commune, dessert les quartiers les plus périphériques et les moins peuplés de Montmorency.

Ce projet connu, la municipalité souligne aussitôt son intérêt plus qu'incertain. Rien n'y fait. Le 18 juin 1862, le préfet de Versailles, le comte de Saint-Marsault,

signe un arrêté autorisant et nommant une commission de six membres dont le colonel Marnier⁽⁹⁾, chargée d'examiner les résultats de l'enquête d'utilité publique ouverte du lundi 3 au samedi 22 mars 1862.

Réunie le 27 mars, la commission reconnaît le bien-fondé des réserves du colonel et rejette le projet. Le conseil des Ponts et Chaussées confirme cette décision à laquelle se rallie le ministre des Travaux publics. Le projet Galy-Cazala - Dugied est définitivement abandonné le 30 juillet 1862.

Le projet municipal

Hostile au projet Galy-Cazala - Dugied, le colonel Marnier l'a combattu dès le premier jour. Pour preuve, la séance extraordinaire du conseil municipal du 14 mars 1862 (*document annexe 2*) au cours de laquelle il en dénonce les tares et demande aux conseillers « d'émettre le vœu que l'Administration supérieure veuille bien se déclarer favorable à l'établissement d'une voie ferrée, mais par le tracé nouvellement étudié ».

C'est qu'entre temps, le maire avait demandé au géomètre de Montmorency, Alphonse Ponsin, l'étude d'un contre-projet qu'il comptait bien promouvoir. Premièrement, en obtenant l'adhésion de son conseil. Ce qui fut fait sans difficulté lors de la séance historique du 15 décembre 1861 (*document annexe 1*). Afin de ne pas effrayer les conseillers par l'ampleur de la

dépense, il avait pris soin de dissocier boulevard et chemin de fer, estimant que « le chemin seul, tel qu'il est projeté, même sans chemin de fer, serait déjà une immense amélioration ». De plus, la dépense n'entamerait en rien les finances municipales, car elle serait couverte par un emprunt baptisé *Souscription montmorencéenne*. Le maire se propose en outre d'intervenir auprès des autorités de tutelle afin que l'augmentation du produit de l'octroi⁽¹⁰⁾, votée par le conseil municipal, mais refusée pour d'obscurs vices de procédure par le Conseil d'État, soit enfin autorisée.

Deuxièmement, en mettant en relief la supériorité de son projet sur celui des sieurs Galy-Cazala et Dugied, ou d'autres, afin de persuader la « compagnie demanderesse », en l'occurrence la Compagnie du Nord qui, cette fois, se montre intéressée par tous les projets susceptibles d'augmenter la clientèle de ses lignes, que ces projets soient routiers ou ferroviaires. Une commission municipale est nommée, composée de membres du conseil et de personnalités extérieures. Parmi les premiers, on relève le nom de Rey de Foresta et parmi les seconds celui du comte de Pulligny. Cherchant à convaincre ses interlocuteurs du sérieux de ses travaux, la commission, à l'instigation de son rapporteur, Rey de Foresta, fait éditer une luxueuse brochure de quatorze pages, illustrée d'une carte. Datée du 15 juin 1862, elle est adressée à *Messieurs les Administrateurs des Chemins de fer du*