

Voie ferrée D'ENGHIEN A MONTMORENCY.

ÉTUDES.

Nous, Préfet du département de Seine-et-Oise, Grand-Officier de la Légion-d'Honneur,

Vu la décision de S. Exc. M. le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, du 29 octobre dernier, prise sur la demande du maire de Montmorency, relative aux études d'un chemin de fer destiné à relier les parties hautes de cette commune avec la gare d'Enghien ;

Vu la lettre du maire de Montmorency, du 10 novembre courant ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, et les articles 56 et 57 de la loi du 16 septembre 1807 ;

Arrêtons ce qui suit :

ART. 1^{er}.

Les ingénieurs et agents de la Compagnie du chemin de fer du Nord, sont autorisés à procéder à toutes les opérations de levées de plan, nivellement, sondages et autres, relatives aux études d'une voie ferrée, projetée entre la gare d'Enghien et les parties hautes de Montmorency, et à s'introduire, à cet effet, dans les propriétés privées, closes ou non closes.

Lesdits ingénieurs et agents seront munis d'une commission signée des Administrateurs de la Compagnie.

ART. 2.

Lorsqu'il sera indispensable de faire des percées dans les clôtures, d'abattre des plantations ou de causer tout autre

dommage, les personnes désignées à l'article précédent en préviendront les propriétaires ou leurs représentants sur les lieux, et régleront immédiatement avec eux l'indemnité à payer pour ce fait.

Si cette indemnité ne peut être fixée à l'amiable, elle sera ultérieurement réglée par le Conseil de Préfecture, après expertise contradictoire, conformément aux articles 56 et 57 de la loi du 16 Septembre 1807.

Dans tous les cas, aucun retard ne devra être apporté aux opérations.

En cas de refus de la part des propriétaires de laisser pénétrer, dans leurs propriétés, les personnes ci-dessus autorisées, ces dernières requerront l'intervention du maire de la commune, qui devra leur prêter l'appui de son autorité.

ART. 3.

Il est expressément interdit d'enlever les piquets ou jalons, de détruire les repères placés par les hommes de l'art, ou de causer aucune espèce de trouble dans les opérations dont il s'agit.

ART. 4.

Le sous-préfet de Pontoise et les maires des communes, sur le territoire desquelles doivent s'étendre les études du chemin de fer dont il s'agit, sont chargés d'assurer l'exécution du présent arrêté, chacun en ce qui le concerne.

Versailles, le 17 novembre 1862.

COMTE DE SAINT-MARSAULT.

Nord et porte comme titre : *Projet de boulevard et de chemin de fer auxiliaire de la station d'Enghien-les-Bains à Montmorency (document annexe 3).*

Le projet municipal reprend les éléments déjà exposés lors des séances du 15 décembre 1861 et du 14 mars 1862, que le colonel Marnier, de son côté, condense le 20 mars 1862 en une brochure de huit pages intitulée *Le Maire de Montmorency à ses concitoyens*. Condamnant le tracé par la rue de Paris et le Pavé neuf, trop long et trop escarpé, la commission propose un tracé mieux étudié, plus court, avec une pente plus douce. Partant de la station d'Enghien, il emprunte ou côtoie — deux versions sont proposées — le chemin de Chéneaux, jusqu'à l'Orangerie. Pour ce tronçon, établi sur une surface à peu près plane, la commission prévoit une largeur de quatorze mètres. De l'Orangerie à la rue de Grétry, où il se relie aux avenues créées dans l'ancien parc Mora, le tracé met à profit une dépression naturelle du terrain. Il faudrait ouvrir là une nouvelle voie d'une largeur de douze mètres à travers les parcs Prévost, de l'Orangerie, de la Grange ou Séchan. Ce tracé de deux mille quatre cents mètres ne dépasse nulle par une pente maximum de 35 mm/m. Il pourrait donc servir de plate-forme à l'établissement d'un éventuel chemin de fer. Pour mieux se démarquer de ses concurrents, la commission n'emploie qu'une seule fois la locution *chemin de fer de type américain*, et seulement pour remettre en question la fiabilité de ce système. Elle lui

Premier projet à donner lieu à une étude officielle sur le terrain, le projet de la Compagnie du Nord élaboré en 1862 a de grandes chances d'aboutir. Un détail le fera capoter : la substitution de la traction animale par la traction vapeur.