préfère la formule plus générale de *chemin de fer auxiliaire*, reportant à plus tard le choix du système à mettre en œuvre.

Quant au mode de financement, la commission se fait plus précise. Abandonnant l'idée d'un autofinancement communal et d'une souscription, trop aléatoires, elle n'hésite pas à s'adresser directement à la Compagnie du Nord en lui demandant, non pas une subvention, mais une avance sur recettes, remboursable par annuités. Misant sur une augmentation sensible du trafic, la commission prévoit des bénéfices substantiels à court terme. Après avoir présenté les estimations de dépenses et des recettes possibles, la commission met la Compagnie du Nord devant le choix suivant : ou elle est partie prenante dans ce projet, et elle a tout à y gagner, ou elle se retire, et c'est la Compagnie de l'Ouest, plus active et conquérante, qui attire à elle le potentiel de voyageurs espéré.

C'est évidemment un argument de poids.

Le projet de la Compagnie du Nord

Argument décisif ou non, le projet municipal séduit tout à la fois la préfecture de Seine-et-Oise et la Compagnie du Nord, puisque celle-la confie à celle-ci le soin d'en poursuivre l'étude sur le terrain. C'est ainsi qu'un arrêté en date du 17 novembre 1862 autorise les ingénieurs de la Compagnie du Nord « à procéder à toutes les opérations de levée de plan, de

nivellement, sondages et autres opérations, et à s'introduire à cet effet, dans les propriétés closes ou non closes », aux frais et risques de ladite compagnie.

Reprenant à son compte certaines observations du projet municipal, mais en y adjoignant ses propres conclusions, la Compagnie du Nord présente un nouveau projet. Mais très vite on va en percevoir les inconvénients et les difficultés d'exécution. La municipalité décide alors de décliner l'offre de la Compagnie du Nord.

Ce coup de théâtre est rendu public en séance extraordinaire du conseil municipal, le 6 juin 1863 (*document annexe 4*). Ce jour-là, le maire ouvre la réunion par un « exposé motivé » qui retrace l'historique de l'affaire. On y apprend que le tracé retenu par la Compagnie du Nord reste à peu près le même que celui élaboré par la commission municipale. Cependant, au lieu de déboucher sur une artère existante, la gare terminus serait située dans le Fond-de-Clairvaux. Ce vallon très étroit offre la double particularité d'être à peu près sans issue et d'être bordé de constructions et jardins de luxe. Paradoxalement, ce qui jusque-là était considéré comme un atout décisif contre le projet Galy-Cazala et Dugied se transforme en inconvénient majeur.

À ce problème technique s'en ajoute un autre d'ordre financier. Lors de l'étude menée par la commission municipale, l'évaluation du coût des expropriations s'élevait à 170 000 francs. Cette somme rondelette tenait compte du fait que la

voie projetée traversait nombre de propriétés bâties, terrains à bâtir, parcs et luxueux jardins. On en était resté à ce chiffre. Aussi la surprise fut grande d'apprendre qu'il faudrait à présent déboursier plus de 370 000 francs — Rey de Foresta avance même la somme de 400 000 francs.

Pourquoi une telle surenchère ? Il faut, semble-t-il, en chercher l'explication moins dans la spéculation, certes très active, que dans le mode de locomotion retenu par la Compagnie du Nord. À l'anodine traction de chevaux, on substituait des locomotives à vapeur.

Émoi des riverains. Quoi ! Leurs parcs traversés et saccagés par une hideuse machine bruyante et sale, leurs résidences et jardins recouverts de suie noire et nauséuse ? Pas question ! D'où une levée de boucliers et la flambée des indemnités réclamées.

Une troisième péripétie porte le coup de grâce au projet de la Compagnie du Nord. L'Administration supérieure oppose son veto à toute utilisation dérivée du produit de l'octroi. Même augmenté, celui-ci doit obligatoirement servir à faciliter l'usage des voies ordinaires et, en aucun cas, à en créer de nouvelles. En outre, la commune se voit refuser l'autorisation de « concourir à une nouvelle entreprise industrielle » qui la détournerait de ses obligations légales.

Domage ! Car la Compagnie du Nord se montrait toute disposée à avancer les sommes nécessaires à la mise en œuvre du projet.