

Renoncer à l'aide pécuniaire de la compagnie est une chose, abandonner toute idée de chemin de fer en est une autre. Et le colonel Marnier, en maire avisé qu'il est, n'est pas homme à se laisser prendre au dépourvu. Aussitôt le défunt projet enterré, il en sort un autre au cours de cette même séance, vraiment extraordinaire, du 6 juin 1863 : le projet Rey de Foresta peut être dévoilé.

Le projet Rey de Foresta - Marchand : le train

Tout en assurant la coordination de la commission municipale dont il est le rapporteur, Rey de Foresta noue des relations d'affaires avec le comte de Pulligny, un autre membre de ladite commission. Grand propriétaire foncier tout comme Rey de Foresta, le comte possède à Montmorency plusieurs carrières d'extraction de cailloux et de sable. Les deux hommes se connaissent bien. D'abord ennemis, comme nous le verrons plus loin, puis collègues, les voilà alliés. Tout au moins pour un temps. Depuis quand mûrissent-ils leur plan et échafaudent-ils une combinaison financière susceptible d'attirer d'autres propriétaires ou financiers ? Nul ne le sait.

Mais le fait est là. Leur projet est fin prêt et le colonel Marnier peut en exposer les grandes lignes. Son propos paraît d'ailleurs soufflé par Rey de Foresta en personne. On le retrouve en effet presque mot pour mot dans une

lettre-pétition auto-imprimée rédigée par le conseiller municipal affairiste et adressée à *Messieurs les président et administrateurs composant le conseil d'administration du Chemin de fer du Nord*. Pré-datée de juin 1863, le souscripteur n'a plus qu'à ajouter le quantième du mois.

En quatre pages, Rey de Foresta développe son argumentation autour de trois grands points : le bon choix du tracé envisagé, la bonne position de la gare terminus, idéale pour le trafic voyageurs, comme pour celui des marchandises, et, enfin, la possibilité d'une extension de la ligne. L'objectif étant premièrement de ne pas mécontenter la compagnie éconduite, deuxièmement de marquer le pas sur d'éventuels autres projets qui pourraient avoir son agrément. Écoutons-le parler :

« Ce tracé s'établirait entre Soisy et le coteau des Basserons, pour se diriger et aboutir, par une dépression naturelle du terrain, à l'extrémité nord de l'ancien parc de Mora, entre les rues de Jaigny et de Saint-Jacques ;

Ce tracé, d'ailleurs aussi court que l'autre (celui du projet municipal repris par la Compagnie du Nord), ne traverserait aucun parc, aucune propriété bâtie, et dès lors ne rencontrerait aucune opposition personnelle ou locale ;

Les terrains sur lesquels il s'établirait se composant exclusivement de terres de cultures, l'assiette du

chemin de fer serait peu coûteuse, facile d'ailleurs à évaluer d'avance, et à l'abri des exagérations de l'expropriation.

La cote d'élévation serait la même que par l'autre tracé, mais on l'atteindrait par une rampe bien répartie sur l'ensemble du parcours ;

Enfin, le nouveau tracé nécessiterait peu de travaux d'art et de passages à niveau.

Ainsi, soit comme exécution, soit comme exploitation, le nouveau tracé serait beaucoup plus économique. Mais l'économie n'est pas son seul avantage.
(...).

La gare du parc de Mora (...) sera desservie non seulement par plusieurs rues et chemins, mais encore par cinq grandes avenues ouvertes dans le parc de Mora, et qui semblent avoir été établies en vue de créer des débouchés au chemin de fer. Par ces avenues, la gare se trouve à quatre minutes de la place du Marché, véritable centre de Montmorency ; elle est à égale distance du Pavé neuf ou rue de Paris et du quartier des Basserons ; et il suffira d'une communication très facile et peu coûteuse pour la mettre à quelques minutes de la place Venise et du quartier de l'Ermitage de Jean-Jacques Rousseau.

Ainsi, tous les groupes, toutes les