

agglomérations, dont l'ensemble compose la commune de Montmorency se trouvent également bien desservis. »

Interrompons quelques instants ce discours pour remarquer que les concepteurs du projet, et le colonel Marnier avec eux, s'étaient heurtés aux réticences de leurs concitoyens quant à l'emplacement de la gare, loin du centre-ville. Le maire y avait répondu en soulignant que cet état de choses se rencontrait dans de nombreuses villes : Saint-Denis, Pontoise, Épinay, Ermont, Franconville, Herblay, et même à Saint-Cloud, la résidence impériale. Pour enlever la décision, il propose la création d'un omnibus « gratis » qui, partant de la place de la Mairie (place de l'Ancien Auditoire) passerait par la rue Le Laboureur et desservirait ainsi le Pavé Neuf (avenue Charles De Gaulle). Ce service serait assuré à chaque départ⁽¹¹⁾.

Quant aux rues Saint-Jacques et de Jaigny, elles serviraient principalement pour les voitures et les transports de commerce, soulageant ainsi la belle avenue — entendons l'avenue Émilie — qui serait réservée aux voitures suspendues et aux piétons.

« En outre, reprend Rey de Foresta, le voisinage immédiat de la forêt offrira à une catégorie très nombreuse de voyageurs un attrait particulier, qui sera très profitable à l'exploitatin du nouveau chemin.

Enfin, la nouvelle gare est la seule

qui soit accessible aux nombreuses exploitations de bois, carrières, plâtrières, tuileries, etc., qui procureront au chemin de fer un trafic important. Au point de vue d'une exploitation productive et comode, on ne saurait imaginer de disposition plus favorable.

Le nouveau tracé aura certainement les préférences de l'Administration supérieure. Non seulement il se prête à tous les prolongements qui pourraient être jugés utiles dans l'avenir, mais il desservira immédiatement, par les communications les plus courtes et les plus directes, les communes de Domont et d'Andilly, et tout le versant occidental du plateau de Montmorency.

Au moyen d'une issue qui s'établirait à peu de frais dans la direction de l'Ermitage, il se rapprocherait sensiblement des communes de Groslay, de Saint-Brice, d'Écouen et de la grande plaine qui s'étend vers Luzarches. »

Un quatrième point n'a pas été abordé dans la présentation de ce projet, tout en étant implicite ; le mode de locomotion. Tramway à traction de chevaux, tramway à vapeur ou locomotive à vapeur ? C'est évidemment ce dernier système qui est retenu. La forte déclivité de la rampe — que l'on ne connaît pas encore avec précision —, interdit un autre choix, le système à crémaillère n'ayant pas été

envisagé. Il s'agit donc bien maintenant d'une vraie voie ferrée à écartement normal, c'est-à-dire 1,44 mètre, avec raccordement au réseau de la Compagnie du Nord.

Que peut ajouter Rey de Foresta ? Sinon que l'Administration supérieure, la Compagnie du Nord, les communes environnantes et leurs administrés ont intérêt « à grouper autour de la nouvelle gare tous les éléments actuels et futurs d'une exploitation fructueuse. »

La péroration du colonel Marnier s'achève. Quelques murmures timides rompent un lourd silence léthargique. De ceux qui s'installent parfois après plusieurs heures d'une attention soutenue. Les chaises craquent. La torpeur générale s'estompe peu à peu. Il se fait tard et les conseillers, affamés et assoiffés, ne souhaitent plus qu'une chose : s'en retourner chez eux. D'autant plus que les jeux semblent faits d'avance. Il n'y a donc plus qu'à s'incliner. Aussi adoptent-ils à l'unanimité, en ce 8 juin 1863, le tracé présenté par messieurs Rey de Foresta et Pulligny, émettant le vœu que la Compagnie du Nord en fasse autant.

Unanimité ?

Oui, si on veut. La publication de la lettre-pétition soumise à l'approbation de la Compagnie du Nord et réclamant le soutien des Montmorencéens révèle indirectement que cette unanimité a été difficile à réunir. Rey de Foresta le confirme d'ailleurs dans une lettre du 13 juin 1863, soit huit jours après le vote décisif du con-