

reconnue par tous. Pour ce faire, la population est invitée à donner son avis. Tel est l'objet de cette première enquête.

### *L'enquête d'utilité publique*

Ouverte du 13 avril au 2 mai 1864, l'enquête concerne vingt-neuf communes qui en ont été avisés par voie d'affiche<sup>(12)</sup>. Un registre se tient à la disposition de tout un chacun aux secrétariats de la préfecture et de la sous-préfecture. Le samedi 7 mai, à midi, les six membres de la commission se réunissent en l'hôtel de la sous-préfecture à Pontoise<sup>(13)</sup>. Parmi eux, le colonel Marnier. Il est assez nerveux. La partie n'est pas gagnée vu les difficultés rencontrées à Montmorency. Pour s'assurer du soutien du sous-préfet, il lui a envoyé le 19 avril — il l'avait déjà fait le 13 juin 1863 — une nouvelle copie de la délibération du conseil municipal du 6 juin, insistant bien sur le fait que « sur ma proposition, le conseil a adopté à l'unanimité (souligné par lui), le tracé proposé par monsieur Rey de Foresta, projet d'autant plus avantageux, martèle-t-il bien, que la commune n'aura à entrer dans aucune dépense ».

Le président de la commission, le sous-préfet Saint-Olon Filhon, fait l'appel des présents. Puis on passe à l'élection du secrétaire de séance. Le président met alors sous les yeux de la commission les certificats délivrés par messieurs les maires des communes que le projet peut intéresser, attestant l'affichage et la publica-

tion de l'arrêté préfectoral du 9 avril 1864. Les plans, les profils et les mémoires descriptifs du projet circulent de main en main. Vient enfin l'examen des observations portées sur les registres d'enquête.

La discussion s'engage. On constate qu'un point demeure obscur. L'ingénieur de l'arrondissement, convoqué tout exprès, fait part de ses observations. Monsieur de Foresta est alors introduit dans la salle des séances, invité par le président à donner des explications à la commission. La tension monte. Le colonel Marnier se prépare à contre-attaquer en cas de nécessité. Finalement, les réclamations sont au nombre de cinq. Pas plus. En outre, elles présentent si peu d'intérêt que la commission n'en retient aucune<sup>(14)</sup>.

Le colonel Marnier triomphe. Rey de Foresta aussi.

Le sous-préfet clôt la séance en ces termes :

« La commission est d'avis que le projet présenté par MM. Rey de Foresta et Marchand a tous les caractères de l'utilité publique et en propose l'adoption à l'unanimité. »

Cette enquête appelle deux remarques : la première porte sur l'association des concessionnaires. Le comte de Pulligny cède la place à Joseph Marchand dans la combinaison financière montée par Rey de Foresta. Désormais, le projet s'appellera *projet Rey de Foresta - Marchand*, même si les documents officiels sont signés du seul Rey de Foresta. D'ailleurs, celui-ci prend bien soin de faire précéder

son paraphe par la mention *Me portant fort pour M. Marchand ou Vu et proposé par les concessionnaires... l'un d'eux*.

La deuxième concerne l'élaboration technique du projet. Les profils en long, plans et mémoires descriptifs soumis à l'enquête sont de la main d'un troisième personnage, l'ingénieur Émile Level. Les trois pères du petit train sont maintenant réunis. Le colonel Marnier va pouvoir s'effacer. Sa tâche est terminée. Montmorency aura son train.

Le 21 mai 1864, le préfet de Seine-et-Oise approuve l'adoption de l'avant-projet, adoption confirmée le 17 juin suivant par le conseil général des Ponts et Chaussées.

### *La convention et le décret d'utilité publique*

Dans le courant du dernier trimestre 1864, Rey de Foresta lance une souscription « au petit chemin de fer »<sup>(15)</sup>. A titre de cautionnement, il verse le 8 septembre une somme de 16 000 francs à la Caisse des Dépôts et Consignations. Le lendemain, 9 septembre, trois documents capitaux vont être signés :

1. Le cahier des charges qui, en soixante-et-onze articles regroupés en six titres, définit la réglementation en vigueur. Elle ne diffère d'ailleurs en rien de celle appliquée sur les autres grands réseaux<sup>(16)</sup>.

2. La convention qui officialise la concession du chemin de fer, et qui, en trois