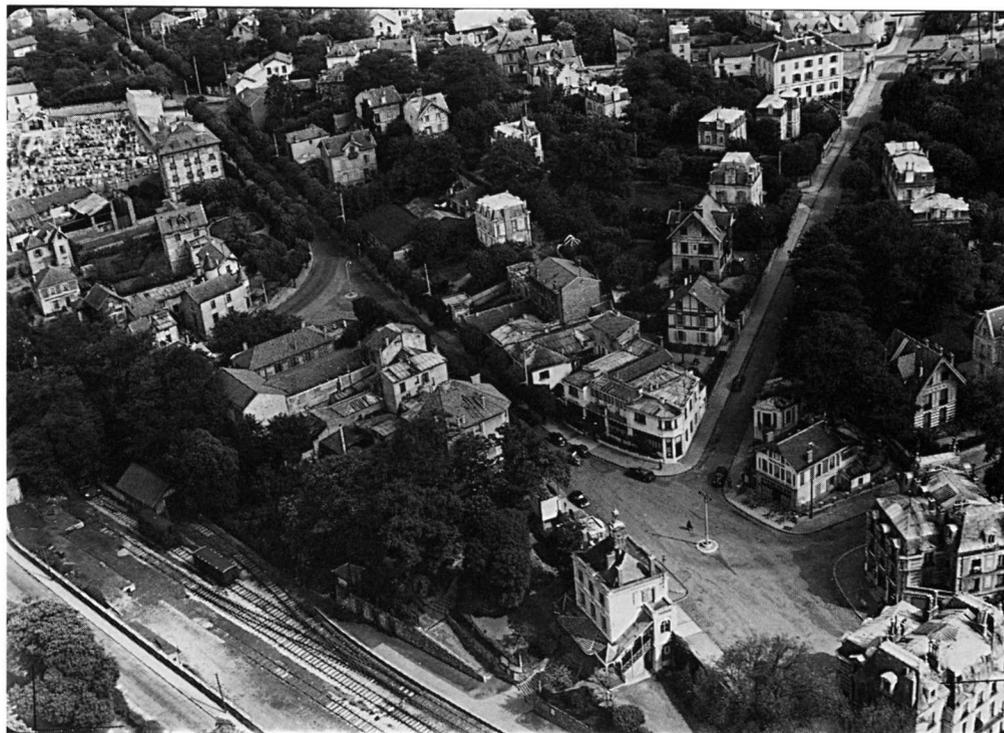


Luzarches. L'énorme avantage dont bénéficieraient les communes traversées n'échappe aux yeux de personne et les conseils municipaux de Sarcelles, en mai 1861, de Saint-Brice, le 17 mai, de Gros-lay, le 19 mai, appellent de leur vœu la prompte exécution de ce projet. Malheureusement, celui-ci demeure sans suite.

Un autre projet, établi cette fois par la Compagnie du Nord, connaîtra le même sort. Partant de la gare du Nord, la nouvelle ligne devait bifurquer à partir de la gare d'Épinay, suivre la courbe du coteau de Deuil, traverser la partie ouest de Gros-lay, pénétrer dans Montmorency par le quartier de l'Ermitage, après avoir franchi deux tunnels, puis se diriger vers Saint-Brice et Sarcelles pour rallier Luzarches. Le coût des travaux d'infrastructure et la complexité du tracé conduisent la Compagnie du Nord à renoncer à ce projet⁽²³⁾.

Il faut attendre 1867 pour qu'enfin les autorités se penchent sérieusement sur la question. En vertu d'une décision ministérielle du 13 septembre, le préfet de Seine-et-Oise promulgue un arrêté autorisant l'ingénieur Benaud à étudier sur le terrain une voie ferrée projetée entre Épinay et Luzarches. La ligne s'embrancherait en amont de la station d'Épinay et se dirigerait sur Gros-lay, Saint-Brice puis Sarcelles. Mais ce qui fait le bonheur des uns fait le malheur des autres et le maire de Montmorency constate avec stupéfaction que ce nouveau tracé évite soigneusement sa ville. De plus, cette ligne va concurrencer déloyalement l'EM, et lui interdira, de



Implantée au fond d'un collet qui sépare le Parisis de la plaine de France, la gare de Montmorency, selon les conceptions d'Émilien Rey de Foresta et d'Émile Level, ne devait pas se cantonner au rôle de terminus, mais au contraire de gare intermédiaire sur une ligne Enghien - Luzarches dont le projet est à l'étude depuis 1867.

surcroît, toute extension future vers l'est.

Au cours de la réunion du 10 février 1868, dans un long exposé au conseil municipal de Montmorency, il dresse un réquisitoire circonstancié contre le tracé élaboré et en propose un autre qui prolongerait la ligne EM. Revenant sur les arguments avancés pour le choix d'Épinay lors du premier projet d'embranchement, Rey

de Foresta démontre qu'ils ne sont plus d'actualité et envisage tour à tour les aspects techniques, politico-administratifs et économiques de la question⁽²⁴⁾. Il conclut son analyse en soulignant l'incohérence d'un projet qui établit sur une partie notable de son parcours un tracé parallèle à la ligne EM, faisant ainsi double emploi, et qui nécessite l'édifica-