

tion d'une nouvelle gare d'embranchement. D'où une dépense supplémentaire inutile. Pour tous ces motifs, Rey de Foresta demande à son conseil de rejeter catégoriquement le tracé par Épinay et d'émettre le vœu que la ligne de Luzarches viennent se rattacher à la ligne EM. Celui-ci acquiesce et « invite monsieur le Maire à faire toutes les démarches et diligences nécessaires pour faire prévaloir cette solution ».

Fort de ce soutien unanime, Rey de Foresta entreprend aussitôt une campagne d'information auprès de ses collègues. Enghien, le 14 novembre, puis Soisy, le 16 novembre 1868, répondent favorablement aux avances du maire de

Montmorency. Les intérêts du canton tout entier dépendent de la prospérité de la ligne EM, aussi prennent-ils une délibération qui ne laisse aucun doute à ce sujet. Saint-Brice et Groslay se montrent plus réservés. Leurs intérêts ne leur semblant pas directement mis en cause, peu leur importe que la nouvelle ligne passe par Enghien ou par Épinay. De toute façon, le sort en est jeté et la bataille perdue d'avance puisque le décret impérial du 22 mai 1869 concède à la Compagnie du Nord le chemin de fer d'Épinay à Luzarches. Toutefois, un faible espoir subsiste, le préambule de la loi portant concession stipulant « qu'il convient de réserver pour une décision ultérieure la fixation d'un

point où le chemin de Luzarches se détachera de la ligne de Saint-Denis à Pontoise ». Faible espoir vite balayé lors du dépôt, le 10 juin 1871, du rapport des ingénieurs sur l'emplacement des futures stations de la ligne. Leur choix ne laisse aucun doute. Épinay sera bel et bien la gare d'origine de l'embranchement. Montmorency est définitivement écarté et le décret du 17 juin 1872 reconnaissant d'utilité publique le chemin de fer d'Épinay à Luzarches clôt l'affaire⁽²⁵⁾.

La petite Cie EM a perdu face à son alliée qui, pour lors, se révèle être une concurrente sans pitié. L'extension vers l'Est n'est plus qu'un rêve à jamais irréalisable. L'EM est et restera une navette.

