

Les finances de Montmorency, grâce à cet accord, ne souffriront pas trop. Les propriétaires de location, les commerçants, les « villégiaturants », les promeneurs se réjouiront de pouvoir enfin bénéficier de trains de soirée. Les riverains, quant à eux, n'apprécieront pas du tout. A cause des coups de sifflet qui retentissent à n'importe quelle heure du jour et de la nuit.

Trente ans plus tard, ceux-ci deviennent proprement intolérables. Il faut dire aussi qu'entre-temps, la « région découverte et calme » s'est transformée en quartiers résidentiels dont les habitants ne souhaitent qu'une chose justement : le calme.

« Nous subissons un sérieux trouble de jouissance dans notre quartier, du fait des sifflements exagérés et répétés de la locomotive du petit train de Montmorency.

Sans souci de l'heure, l'intolérable et strident sifflement réveille les enfants, les malades et fait sursauter désagréablement les habitants de ce paisible quartier.

Il est impossible de jouir de son jardin, ou seulement d'une fenêtre ouverte, tellement la locomotive du petit train exaspère nos nerfs et nos oreilles (...).

Il semble qu'elle prenne un certain plaisir à troubler notre quiétude. »

Vingt ans après, cela devient un sujet de

plaisanterie dont *L'Écho d'Enghien-Montmorency* justifie inutilement l'utilité dans cet article du 6 mars 1952 :

« Le petit train siffle très fort !

Un grand quotidien de Paris met en cause notre petit train ! Il se plaint de son vacarme, de la fumée et des coups de sifflet qui, la nuit, exaspèrent les riverains.

Ces coups de sifflet sont nécessaires pour le passage à niveau de la Pointe-Raquet. Il faut avertir les piétons et les conducteurs de voiture, car le passage à niveau n'est pas gardé de 21 h 00 à 7 h 00.

Et notre grand confrère réclame des signaux lumineux automatiques à 200 mètres de chaque côté, et la suppression de la ou des locomotives dont la fumée se rabat sur les pavillons (...). »

Le conflit et la plaisanterie ne cesseront qu'avec la mort du « petit train ».

L'étrange arrêté du 16 décembre 1912

L'arrêté du 16 décembre 1912, intégré par la suite dans l'article 3 du règlement des PN, autorise la mise en pratique sur la ligne EM d'une bien curieuse disposition, stipulée par l'arrêté ministériel du 15 septembre 1910 :

« En cas de brouillard, lorsque le train sera attendu, le garde ne pourra ouvrir les barrières sur la

demande des personnes occupant une voiture ou une automobile, qu'autant que celles-ci auront traversé le chemin de fer à pied. Le conducteur fera ensuite passer le véhicule. »

Il faut croire à l'importance de cette mesure car, réclamée depuis plus d'un an par Francis Level, elle avait donné lieu à une abondante correspondance. L'arrêté lui-même sera imprimé à cinquante exemplaires.

L'arrêté du 1^{er} février 1921 : les PN s'ouvrent aux piétons

Jusqu'à-là, les PN étaient classés en fonction du trafic routier. L'arrêté du 1^{er} février 1921 introduit la notion de passages pour piétons munis ou non de portillons ou autres appareils propres à empêcher l'introduction sur la voie du gros bétail, et utilisés sans surveillance spéciale aux risques et périls, et sous la responsabilité des utilisateurs. Ces passages, accolés ou non à des PN pour voitures, appartiennent à la troisième catégorie.

Seul le PN 3, dépourvu de telles installations, sera exclu de la nomenclature. Il est à noter, par ailleurs, que l'ancien chemin de Soisy à la route d'Auvers (rue Jean Mermoz et Chemin Vert) ne figure pas non plus dans l'arrêté de classement, bien que pourvu d'un portillon⁽³⁹⁾.

Par ailleurs, l'arrêté du 1^{er} février modifie la période de gardiennage du PN 1.