

teillages, lorsque la circulation routière augmentera, se soient produits dans les parages de ce PN maudit.

Pourquoi un tel positionnement si irrationnel ? Tout simplement parce qu'en 1864, lors de l'élaboration des plans de la ligne EM, la rue du Départ n'était qu'un très étroit chemin de terre et que la rue Carlier n'existait pas. S'amorçait là un chemin privé, ou plutôt une impasse, comme nous le verrons un peu plus loin, dont personne ne pouvait prévoir l'ouverture ultérieure.

Mais en 1894, la situation a bien changé et l'exaspération est à son comble lorsque le maire, un beau jour d'avril, trouve sur son bureau la lettre qu'un de ses conseillers vient de lui envoyer :

« Monsieur le Maire de la ville d'Enghien,

Comme j'ai eu l'honneur de vous l'exposer au conseil, je viens à nouveau soumettre à votre bienveillante attention tous les accidents résultants du PN de la rue du Départ (chemin de fer de Montmorency) qui est, paraît-il, établi en dehors des règles exigées pour ces travaux.

L'ouverture des barrières, telles qu'elles sont posées et en raison du fort biais par rapport à l'axe du chemin, n'est pas ce que le contrôle a exigé à la création du chemin de fer.

Pour s'en rendre compte, il suffit d'inviter M. l'agent voyer à lever le

plan du PN et la preuve en sera faite.

La commune d'Enghien doit repousser toute subvention à la Cie jusqu'à ce que celle-ci ait placé ses barrières selon les plans acceptés lors de la construction, lesquels donnent 4,00 mètres d'ouverture normale, c'est-à-dire 2,00 mètres de chaque côté de l'axe.

Il ne se passe pas une année, depuis dix-sept ans que j'habite en face de ce malheureux passage, sans qu'il y arrive quatre à cinq accidents par an : voitures de commerce et de promenade culbutées avec marchandises ou promeneurs qui tombent assommés à moitié contre le mur de ma propriété.

Il y a environ quatre ans, une famille de quatre personnes est renversée avec leur voiture. Quelques temps après, monsieur Isoré, pépiniériste à Eaubonne, est renversé avec sa voiture et tombe assommé contre mon mur. Je l'ai relevé sans connaissance. Ce monsieur est, paraît-il, mort depuis cette chute.

L'année dernière, en 1893, monsieur Guiard, routier à Soisy, malgré toute l'habileté de conduite que possède ce monsieur, a accroché la barrière et culbuté sur le trottoir, très blessé.

Ce sont ces raisons graves qui m'engagent à vous écrire (...). »

Les négociations pour un éventuel et très souhaitable élargissement du PN 1 s'engagent dès le mois de juillet 1894. Longues et méticuleuses, elles aboutissent enfin en novembre 1895 et portent sur deux points :

1. Remplacement de la barrière gauche à deux vantaux par une barrière roulante et repositionnement des portillons pour piétons ;
2. Remaniement du pavage afin de régulariser sa forme en portant de 4 à 7,00 mètres la largeur du passage des voitures.

L'amélioration est certaine mais insuffisante. Les projets de transformation radicale se succèdent, tout aussitôt classés sans suite. Mais le transfert de la gare petite vitesse et le réaligement de la rue du Départ à 5,00 mètres incitent, en 1936, la ville d'Enghien à exhumer un vieux projet de la Compagnie du Nord. Il s'agit de substituer aux barrières roulantes des barrières oscillantes qui permettraient d'ouvrir le passage à 15,00 mètres. Projet ambitieux et démesuré qui, comme les précédents passera à la trappe.

En avril 1950, nouvelle flambée de mauvaise humeur. Cette fois-ci, le différent entre automobilistes et SNCF porte sur le fait qu'en cas de retard des trains prévus, les barrières peuvent rester fermées pendant une demi-heure. Le garde-barrière n'a dans sa guérite aucune sonnerie annonçant le passage d'un train, qu'elle que soit sa provenance.

Six mois plus tard, la guérite du PN 1 est pourvue d'une sonnerie d'annonce de