elle-même. De ce fait, le passage à niveau n'est ouvert à la circulation routière que pendant six heures et quarante-cinq minutes. Ce laps de temps permet la traversée en toute sécurité des vingt-trois voitures à un ou deux colliers et des neuf brouettes ou voitures à bras recensées durant les dix-huit heures de surveillance. Mais il est bien trop court pour organiser un courant particulier de circulation de piétons⁽⁴²⁾. En conclusion, il n'y a pas lieu de modifier l'organisation actuelle du PN 4. Bien au contraire, le Nord confirme ses instructions du 31 janvier 1873 au garde-barrière qui sont de nature, réaffirme-t-elle, à éviter à l'avenir toute réclamation des pétitionnaires.

Vingt-cinq ans plus tard, les passions se sont apaisées, mais le problème du passage d'une rive à l'autre n'a fait qu'empirer. On s'aperçoit en effet que les voyageurs n'empruntent qu'avec réticence la passerelle. Ils préfèrent traverser les voies à niveau, malgré les interdictions formelles maintes fois réitérées. Le 15 décembre 1897, le conseil municipal d'Enghien demande à la Compagnie du Nord de réouvrir le passage souterrain condamné. Celle-ci accepte moyennant participation financière de la commune. L'affaire, examinée le 19 mai 1898, en reste là pour quelque temps.

Pour quelque temps seulement car, le 11 novembre 1900, Enghien lance une nouvelle offensive, cette fois-ci en direction de la passerelle. Jugée peu commode en raison du nombre important de mar-

ches, elle oblige les personnes âgées à effectuer un détour de cinq cents mètres. A peine éclairée le soir, elle sert de refuge aux vagabonds qui la couvrent d'inscription et de dessins obscènes, sans parler des immondices et autres souillures que l'on évite, le matin, à grand peine. De plus, cette construction bizarre, lourde et peu esthétique, prend de l'âge — elle a plus de quarante ans — et son aspect moins qu'agréable n'est plus en rapport avec les constructions modernes qui l'environnent.

Le conseil municipal d'Enghien estime ces raisons suffisamment probantes pour exiger la suppression de ce vilain édifice et l'établissement de deux passages souterrains, le premier de rue à rue, le second de quai à quai. On pourrait croire que la traversée des voies est le fait de jeunes inconscients, irresponsables et téméraires. Hélas ! Non. Le tragique accident survenu le 8 janvier 1901 le confirme bien. Ce soir-là, vers 10 h 30, M. Leblond, conseiller municipal de Montmorency, et son épouse se font écraser par un train de marchandises alors qu'ils traversent les voies pour prendre le train de Montmorency. Du coup, Montmorency réclame à son tour, le 24 janvier 1901, le remplacement de cette maudite passerelle par un passage souterrain, large et bien aménagé, dans le genre, précise-t-il, de celui qui existe à la gare du Nord.

Le 2 mai suivant, le ministre des Travaux publics donne sa réponse. Elle est négative. Donc, pas de nouvelle passerelle

et pas de souterrain, mais seulement une élévation des quais afin de prévenir toute traversée des voies. C'est tout. Enghien renouvelle son vœu de suppression de passerelle le 5 juillet 1901, mais ce ne sera qu'un vœu pieux. En 1902, la hauteur des quais passera de 0,32 à 0,85 mètres.

En octobre 1919, la gare d'Enghien bénéficie d'un grand nettoyage et d'une nouvelle couche de peinture, blanche pour les murs, légèrement grise pour les boiseries. D'où le trait du *Réveil de Seine-et-Oise* du 18 octobre 1919 :

« Voyez-vous ça, la passerelle blanche ? Que sera-ce, alors que la suie marque déjà sur le joli ton chocolat actuel ? Ça aura l'air propre !... »

En 1921, le trafic atteint deux cents trains par jour. Cette fois-ci, le ministère envisage sérieusement la fermeture du PN 4. La nouvelle enquête de *commodo et incommodo*, à sa grande surprise, ne signale plus aucune opposition des usagers, sauf celle du conseil municipal d'Enghien qui s'obstine dans son refus (délibération du 5 juillet 1922). Le ministre passe outre et décide sa suppression le 28 février 1923. La mesure prend effet le 23 avril 1923.

Quant à la passerelle et au souterrain, il faudra attendre l'adoption par le conseil municipal d'Enghien, en 1928, d'un plan de réaménagement, puis la décision présidentielle du 1^{er} septembre 1930 pour voir disparaître la première et créer la seconde. La nou-