velle passerelle en béton armé sera inaugurée le 7 novembre 1932 et le souterrain le 24 mars 1933.

Et juste avant de mourir, comme si elle voulait se venger de ceux qui l'ont détestée, la passerelle fit encore des siennes :

> Nous avons failli perdre la passerelle

« Nous avons failli perdre la passerelle plus tôt qu'on ne l'avait prévu, mais le feu ne se substitua qu'incomplètement aux démolisseurs et l'affaire ne s'est soldée que par une gêne pour les voyageurs.

C'est vers 3 h 55, dans la nuit de dimanche à lundi, qu'un employé venant prendre son service, aperçut des flammes sortant de la passerelle, côté Paris. Il y avait sans doute déjà quelques minutes qu'elles étaient visibles (...);

A ce moment, d'ailleurs, le chef de gare, M. Cagnard, éveillé par des crépitements, prenait aussitôt, avec les employés présents, les premières dispositions pour empêcher le feu de gagner le bâtiment principal. Des tuyaux branchés sur des prises d'eau de la gare permirent d'attaquer aussitôt les flammes. Pendant ce temps, les convois de marchandises étaient arrêtés à Ermont et à Épinay, le brusque effondrement de la passerelle devait être envisagé au cas où le feu prendrait de grandes proportions. Alertés, les pompiers d'Enghien arri-

vaient (...) et de la rue du Départ, maîtrisaient le sinistre.

Vers 6 h 00, tout était terminé et le trafic de la gare redevenait normal.

Quant à la passerelle, pratiquement inutilisable, elle fut interdite au public tant pour le passage de rue à rue que de quai à quai. Il en résulta une complication pour la circulation des vovageurs dont une part seulement, ceux prenant le train pour Montmorency, furent autorisés à traverser les voies par le passage planchéifié, tous les autres devant sortir de la gare par les portes de la rue de l'Arrivée (...). Des dispositions furent aussitôt prises pour remédier à cette situation et dès jeudi, une réparation de fortune permettait de nouveau aux vovageurs d'emprunter la passerelle.

Il fallut ce petit sinistre pour prouver à ceux qui bougonnaient tous les jours contre elle, combien elle est, malgré tout, commode (...). »

Le Réveil de Seine-et-Oise, 4 juin 1932

Triste fin, en vérité, mais avant qu'on ne la démolisse complètement, nous emprunterons une dernière fois la monstrueuse construction grâce au *Réveil de Seine-et-Oise* du 20 décembre 1930 :

> « Le train bondé s'est vidé sur le quai d'une foule d'assez mauvaise humeur. L'arrivée nocture, à Enghien, se révèle désagréable au sortir des wagons chauds; il pleut un peu, il fait froid, et du train à chez soi, il v

a, en plus du chemin, un obstacle quasi infranchissable, une sorte de compte-gouttes à voyageurs : la passerelle.

Dans celle-ci, les premiers sortis des wagons ont réussi à entrer facilement ; ils prennent maintenant leur temps, comme s'ils voulaient mimer, marche par marche, leur lassitude de la journée.

Après eux, d'autres, à coups de coudes, s'engagent dans l'escalier, peint en vert pour donner sans doute à ceux qui y piétinent l'espérance d'en sortir. Au pied de la passerelle, peste et maugrée une masse de gens mouillés.

De cette masse, un couple se dégage.

- J'ai une idée, dit la dame. Passons donc par l'autre sortie ; il y a bien moins de monde, nous filerons par la rue de l'Arrivée et nous traverserons par l'autre passerelle. Comme nous sommes en retard, nous gagnerons au moins cinq minutes.
- Allons-y... Mais gagner cinq minutes me semble difficile, estime Monsieur.
- Tu verras... Tiens! ces gens qui étaient en même temps que nous. Là! Tu vois, le gros bonhomme et sa femme qui a une zibeline? Nous serons sortis bien longtemps avant eux.

A toute vitesse, trichant un peu, le