

tes, dessert fonctionnellement les divers espaces de stockage. La gare est reliée aux voies principales et de desserte par une des voies perpendiculaires et des plaques tournantes. Aucune machine n'étant autorisée à pénétrer dans la gare, les wagons y sont acheminés ou en sont extraits au moyen d'un câble fixé à un treuil. A l'origine unique, la voie de service qui traverse à niveau, mais sans barrière de protection la rue du Départ, devient vite insuffisante. En 1893, la Compagnie du Nord reçoit l'autorisation d'en établir une seconde. Prenant naissance à la voie de service n° 3, elle part en oblique pour rejoindre la voie de droite de la gare PV. Les manœuvres se révèlent extrêmement dangereuses, les câbles se tendant en s'élevant à une dizaine de centimètres du sol. Les accidents furent nombreux, tel celui qui survint le 2 janvier 1930 :

« Dans la nuit de jeudi à vendredi, un accident est survenu à la gare de petite vitesse, ou plus exactement en face.

Vers une heure, un homme d'équipe, M. Billette de Villemeure, prenait part à une manœuvre entre les voies et la petite vitesse. Et, naturellement, cette manœuvre se faisait à l'aide du procédé préhistorique du cabestan. Soudain, M. Billette de Villemeure qui se trouvait près de celui-ci eut une jambe prise entre la corde et le cabestan. Sous le poids du wagon, la corde se tendit et

la jambe du malheureux fut brisée.

Ses camarades s'empressèrent aussitôt au secours du blessé qu'ils ne purent dégager avant d'avoir fait manœuvrer le wagon dont le poids tendait la corde (...).

Cet accident vient de prouver que les procédés employés pour le trafic des marchandises et matériaux sont dangereux. Quand on songe qu'en 1930, c'est encore wagon par wagon, grâce à une plaque tournante et à un cabestan que l'on envoie les rames de marchandises dans le cloaque de la rue du Départ — cloaque appelé sans ironie petite vitesse — on s'étonne que le projet de déplacement et de modernisation de celle-ci ait pu soulever la moindre objection.

C'est grâce à des objections, cependant, que le projet dont nous avons parlé traîne dans les cartons du ministère (...).

Le Réveil de Seine-et-Oise,
4 janvier 1930

L'auteur de cet article ne croit pas si bien dire car l'idée d'un déplacement de la PV remonte à novembre 1894. Le 3 de ce mois-là, le conseil municipal d'Enghien, jugeant que le passage à niveau de cette gare constitue un danger permanent pour la sécurité en interrompant une voie aussi fréquentée par les voitures — déjà en 1894, alors vous pensez, en 1930 ! — le conseil municipal, donc, émet le vœu de

sa suppression. Mais la Compagnie du Nord ne semble pas du tout désireuse de combler ce vœu car, le même mois, elle sollicite et obtient la permission d'installer un cabestan électrique entre les voies de service n° 3 et 4, relié à un système de cinq poupées de renvoi et de six rouleaux d'angle. Elle espère ainsi améliorer la desserte de sa gare et désengorger la rue du Départ en accélérant les manœuvres. On constate en effet une légère amélioration, mais l'accroissement de la circulation l'annule assez rapidement.

La Compagnie du Nord envisage alors l'installation d'un deuxième cabestan électrique puis, dans un second temps, penche plutôt pour la pose d'une troisième voie de desserte qui prendrait naissance à la voie de manœuvre n° 3 et partirait en oblique, mais dans le sens opposé à la deuxième voie de desserte. Cette nouvelle disposition est effective en 1903. Ainsi, sur une distance de 120 mètres, la rue du Départ est copée par quatre passages à niveau, à savoir le PN 4, les trois voies desservant la PV et, semblant clore le tout, le PN 1 de la ligne EM. En 1907, le trafic entre la ligne principale et la PV s'élève à quarante-cinq wagons dans chaque sens par jour ; il devient évident qu'une solution de rechange doit être trouvée. On élabore des plans d'agrandissement, on envisage de nouvelles voies de desserte, qui prendraient naissance aux abords du PN 1 de l'EM et longeraient la rue du Départ au lieu de la couper à angle droit, mais toutes ces hypothèses se révè-