



Le quai de la ligne de Montmorency prolonge le bâtiment voyageurs de la gare d'Enghien. Une simple grille sépare les « deux » gares.

lent d'un coût exorbitant pour la médiocre amélioration obtenue.

Au cours de l'été 1928, s'élabore enfin le « plan ferroviaire » qui remodèle de fond en comble tout ce quartier d'Enghien, et bien au-delà, les points d'arrêt de la Barre et du Champ de Courses. Proche de ce dernier, on édifiera la nouvelle gare de la PV⁽⁴³⁾. Les travaux s'échelonnent de 1932 à 1933. La gare de la PV du Bois-Jacques sera inaugurée le 2 janvier 1934.

Personne ne la regrettera, sauf peut-être Pierre Delarue-Nouvelière qui, enfant, observait dans ses moindres détails la manœuvre compliquée du service de la gare :

« A quelque cent mètres de mon passage à niveau, se trouvait le service de la petite vitesse, desservi

par une ligne transversale franchissant la chaussée. Près des plaques tournantes, un mystérieux engin me laissait bouche bée : un cylindre vertical d'acier poli, aux flancs légèrement concaves, tournait sur lui-même dès que l'on appuyait sur une pédale. Pour ne rien vous cacher, il s'agissait d'un cabestan. En vérité, par quel miracle le préposé parvenait-il à haler sans effort apparent, par une légère traction de la corde, deux ou trois wagons ? Le gros serpent de chanvre s'amassait en boucles capricieuses aux pieds du préposé, tandis qu'au-delà du treuil le brin tendu halait les wagons qui avançaient docilement avec un bruit très doux (...) ».

La ligne de Montmorency

Et les installations réservées à la ligne de Montmorency dans tout cela ? Eh bien, elles se résument à peu de choses. En vertu du traité signé le 17 mars 1865, Rey de Foresta rétrocède à la Compagnie du Nord les terrains servant à l'établissement de la plate-forme dans les environs immédiats de la gare d'Enghien. En contrepartie, la décision ministérielle du 3 août 1866 prévoit que la Compagnie du Nord accorde le bénéfice de la communauté, moyennant une ristourne sur le prix des billets, à la petite compagnie, qui fait ainsi l'économie de constructions propres au service de sa ligne. De fait, le bâtiment des voyageurs d'Enghien sert aux deux compagnies. On peut y acheter des billets pour le seul parcours d'Enghien-Montmorency et vice versa, et une salle d'attente particulière est mise à la disposition des usagers de l'EM.

Un simple quai prolonge celui de la gare d'Enghien « grandes lignes ». Protégé en partie par une halle couverte, il donne sur la voie unique de la ligne, qui auparavant n'était qu'une voie de service de l'ancienne gare de la petite vitesse. En 1879, la Cie EM participe financièrement aux travaux de couverture des escaliers donnant accès, du côté arrivée, à la passerelle et de la partie découverte qui précède la halle du quai de Montmorency. La halle elle-même, jugée trop obscure et malpropre, se trouve remplacée par un abri largement ouvert, permettant une meilleure