

LA TRIBUNE

Le N° : 1 Franc

JOURNAL RÉPUBLICAIN DE SEINE-ET-OISE

Eugène LONGUET, Rédacteur en Chef

ABONNEMENTS : (Seine et Seine-et-Oise) 15 FRANCS
Autres départements 16

Bureau Central — Rédaction & Administration

PARIS - 24, rue de Saint-Quentin, 24 - PARIS (10^e)

CHÈQUES POSTAUX : n° 563-03, PARIS - Tél. : Nord 55-92

ANNONCES la ligne 6 fr. FAITS DIVERS la ligne 8, 9 et 10 fr.
RECLAMES 7 fr. PREMIERE PAGE 15 fr.

LES ANNONCES PARAissent DANS LES QUATRE EDITIONS
PETITES ANNONCES (avant-dernière page) : Prix spéciaux pour offres et demandes
d'emploi, chasse, culture, basse-cour, élevage, capitaux, achats, ventes et location
d'immeubles, occasions, etc.

Par arrêté préfectoral, LA TRIBUNE est désignée pour recevoir
les ANNONCES LÉGALES ET JUDICIAIRES

Tout changement d'adresse doit être accompagné de 1 fr. 50 en timbres-poste
Les communications concernant la rédaction doivent être adressées au Directeur et
lui parvenir le jeudi matin au plus tard, pour être insérées dans le numéro de la
semaine.

Montmorency, 8 Août, grande fête d'été

70^e Anniversaire

En 1866

L'Inauguration du Chemin de Fer d'Enghien à Montmorency

Du Monde Illustré, 7 juillet 1866 :

Nous empruntons au « Pontoisien » la description de la cérémonie à laquelle a donné lieu l'inauguration du Chemin de Fer de Montmorency à Enghien, et dont notre dessin représente un des principaux épisodes :

C'est samedi dernier, 30 juin, qu'a eu lieu l'inauguration du Chemin de Fer d'Enghien à Montmorency. De grands préparatifs avaient été faits pour cette cérémonie qui a été une véritable fête pour le pays.

La gare de Montmorency avait été décorée de banderoles et de drapeaux.

Une très belle estrade pour les autorités, des tribunes pour le public formaient un ensemble des plus gracieux.

N'oublions pas un buffet spacieux et garni de tous les rafraichissements les plus exquis.

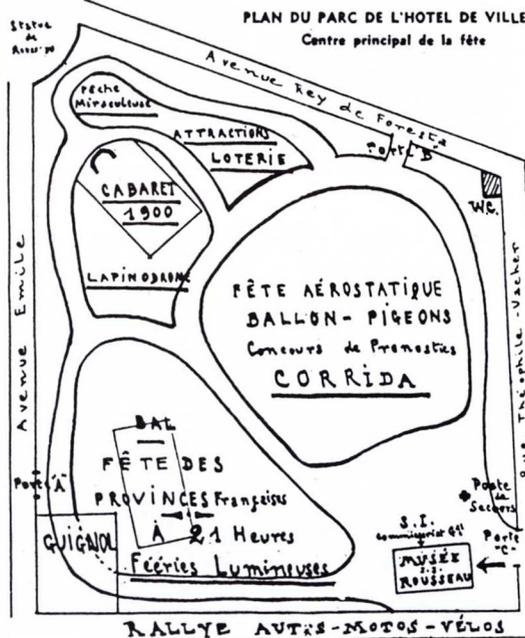
Mais le principal ornement de cette fête, ainsi que l'a dit le « Constitutionnel », qui a donné un compte rendu de la cérémonie, c'est le magnifique paysage qui entoure cette gare merveilleusement placée.

« A cette hauteur on se rend compte des grandes difficultés qu'il a fallu vaincre pour amener en wagons les Parisiens dans cette pittoresque localité.

L'ingénieur, M. Emile Level, a eu à franchir des pentes de 45 mm, et ces obstacles n'ont pas arrêté. M. André, l'architecte de la gare, n'a pas été moins heureux dans sa lutte contre un terrain très accidenté. La gare est commode, coquette et en harmonie avec le site. Un jardin ombragé de beaux arbres forme une salle d'attente auxiliaire fort appréciée par ce temps de chaleur torride.

Il ne s'agissait que d'un chemin de 3 kilomètres : mais M. le Préfet de Seine-et-Oise et Mgr l'évêque de Versailles n'en ont pas moins tenu à présider cette sol. nité.

M. Huart, adjoint au maire de Montmorency, et M. Rey de Foresta, concessionnaire du Chemin de Fer, ont prononcé deux remarquables allocutions auxquelles a répondu Mgr l'évêque de Versailles ; et la fête s'est terminée au milieu d'un véritable enthousiasme.



Le train était annoncé à son de trompe... ...comme en 1937

De l'illustration du 5 septembre 1931 :
... Au temps des premiers chemins de fer une vigne juchée au plus haut d'un wagon annonçait le passage du « chemin de fer » en s'époumonnant dans une trompette, mettant en garde les imprudents qui, peu familiarisés avec le nouveau mode de locomotion, s'aventuraient sur la voie, aux ouvrages d'art et au croisement des chemins. C'est ce que nous montre l'image genre Epiplu, éditée par Debour et Gangel à Metz, où nous voyons l'employé à la trompette sur le siège face à la route, tandis que son collègue se prélassait sur celui de derrière, fumant sa pipe tout en devisant avec les voyageurs, amateurs de grand air et de paysages.

Mais que nous pouvions croire tout à fait suranné ce mode de surveillance, voilà qu'aujourd'hui, plus d'un demi-siècle plus tard, nous retrouvons notre homme à la même place, courrant toujours à chaque traversée de route. Et cette scène se voit tout près de Paris, non point sur un boulevard routier quelconque, mais bien sur un réseau parfaitement organisé et gardé, sur le chemin de fer d'Enghien à Montmorency, importante ramification de la Compagnie du Nord, transportant par sa seule filière de voyageurs, Besançon d'une certaine si réduite que, de sa fenêtre, l'habitant de Montmorency, l'inspecteur principal peut, d'un coup d'œil, embrassant tout le parcours, suivre le train qui, sans l'ailleur,

fait une navette continue sur ce trajet de huit minutes à petite, arrêts compris, et pour les sous-de-trompe qu'il égare dans la campagne.

Or, ce n'est point par respect des traditions que M. Francis Lovel, l'émulent directeur de cette Compagnie, a conservé cette coutume archaïque, mais bien par pure nécessité. En effet, son père, l'ingénieur Emile Lovel, établit cette ligne en 1865 avec un profil qui atteignit pour la première fois 45 m/m de pente, chiffre non dépassé depuis, lors la traction électrique, pour les chemins de fer par simple adhérence, sans crémaillère ou autre dispositif spécial. Aussi, craignant que, par suite d'une rupture d'adhérence, les wagons ne dépassent jusqu'au delà de la gare d'Enghien, les pouvoirs publics ordonnèrent, par mesure de sécurité, que la machine, poussant ou freinant, soit placée en queue au train, où en nécessité de percher on l'ôte une vigne pour surveiller la voie que le « chauffeur » ne voyait plus.

Les hommes ont passé... Si, aujourd'hui, à Montmorency, il n'y a plus ni ânes ni cerises, des voyageurs, plus calmes, sont encore « à l'impartie » et notre homme, qui est toujours là, annonçant le passage du petit train qui, baladeur, serpente sans barrières ni gardes, au long des rochers, issues d'anciennes carrières, entre les aubépines et les arbres fruitiers.

André de HELCHER.

Le 8 août 1937, Montmorency fête les 70 ans de son chemin de fer (avec un an de retard toutefois). La crise du mois de février semble ne pas avoir laissé de trace, mais il n'en est rien. Trois ans plus tard,