vice des Domaines et l'exécution des travaux devra être précédée par un appel d'offre ouvert à toutes entreprises de démolition.

Dans la première quinzaine de mars 1956, la SNCF procède à la dépose en pleine voie, opération qui s'achèvera le 18 mai suivant.

Il faudra attendre encore plus d'un mois pour qu'enfin le très laconique décret de déclassement du 4 juillet 1956, paru au *Journal officiel* du 8 juillet, libère les terrains compris entre le PK 0,000 et le PK 3,108 (*document annexe 14*).

Quant aux passages à niveau 1 à 5, leur suppression fera l'objet d'un arrêté préfectoral en date du 29 août 1956.

La réutilisation de l'emprise ferroviaire

Les municipalités, particulièrement désireuses de récupérer au plus vite les terrains libérés, piaffaient d'impatience depuis un certain temps.

Enghien avait ouvert le ban des réclamations dès octobre 1954. Trop heureuse de se débarrasser enfin d'une ligne qui encombrait et polluait son territoire avec ses fumées et ses sifflements, sans contrepartie, la ville exigeait à présent l'ouverture en ses lieu et place d'une large voie routière qui relierait Montmorency à sa vallée. Ainsi, les « immeubles dorts » qui poussent comme des champignons le long de l'ancienne voie auraient-ils bénéficié des avantages de la campagne, tout en

disposant d'une liaison directe avec Paris.

C'est à peu près ce qu'écrivit le conseil municipal d'Enghien au Président du Conseil, Pierre Mendès-France. Il ajoute dans sa supplique que commerce et tourisme ne pourraient que se réjouir de cette nouvelle artère :

« Cette voie permettrait au commerce local une expansion considérable en réduisant les distances, en permettant les liaisons à domicile, rêve de tant de ménagères ou d'employés pressés, en facilitant, imposant même, la création de nouveaux commerces ou de nouvelles activités. Elle contribuerait ainsi à l'enrichissement général de la contrée.

Ce serait, dans un site magnifique, une voie touristique de premier ordre, permettant aux amoureux fidèles de cette vallée, de passer directement du lac et du casino à la forêt.

Enfin, avec l'amélioration, trop lente encore, du standard de vie, nous voyons poindre le jour où tout Français pourra raisonnablement espérer sa voiture ou son scooter. Nous sommes aux prémices de ce temps et vous savez les nombreux problèmes que cela pose. Fiévreusement dans ce pays, on dévie, on double, on élargit. Il faudra le faire, et de plus en plus, pour pallier à la saturation toujours croissante des

voies actuelles. Inévitablement, l'utilisation de cette ligne désaffectée s'imposerait un jour, et ce, même si son trajet n'était optimum : ce qu'il est. »

Ce plaidoyer sur le désenclavement et la modernisation, ne rappelle-t-il pas cet autre, prononcé presque cent ans auparavant par un précurseur :

« Autrefois, la population qui passait l'été à la campagne s'y fixait du mois de mai au mois de novembre, pour ne faire à Paris que de rares voyages ; à quelques exceptions près, elle ne comptait personne dans les affaires. Les véhicules, peu nombreux, avaient encore des places vides.

Les habitants actuels sont bien loin d'être aussi sédentaires. Tous, nous participons, plus ou moins, à ce besoin de déplacement ; nous vantons volontiers le bonheur de la solitude et du repos ; mais quand nous faisons choix d'un ermitage, c'est à la condition d'en pouvoir sortir souvent et avec facilité, et que cette même facilité nous procure la visite de nombreux amis. J'en donne pour preuve le grand nombre de maisons de plaisance aujourd'hui délaissées ; sitôt qu'elles n'ont pas une communication directe, elles ne trouvent pas d'acquéreurs, même à vil prix. Et cependant, il faut moins de temps pour se rendre à la plu-