gnie, a conservé cette coutume archaïque, mais bien par nécessité (...). Craignant une rupture d'attelage (...), les pouvoirs publics ordonnèrent que la machine, poussant ou freinant, soit placée en queue du train, d'où la nécessité de percher en tête une vigie pour surveiller la voie que le « chauffeur » ne voyait plus.

Les années ont passé... Si aujourd'hui à Montmorency, il n'y a plus ni ânes, ni cerises, des voyageurs, plus calmes, sont encore « à l'impériale » et notre homme, lui, est toujours là, annonçant le passage du petit train qui, haletant, serpente sans barrières ni gardes au long des rochers issus d'anciennes carrières, entre les aubépines et les arbres fruitiers, sous un ciel d'été chargé des menaces de l'automne. »

Bien « qu'apocryphe », citons également une assiette commémorant l'inauguration du Refoulons. Dessinée par Pierre Delarue-Nouvelière, probablement dans les années cinquante, elle s'inspire très nettement de la gravure de Jannin qui illustre l'article du *Monde illustré* du 16 juillet 1866. Deux erreurs cependant peuvent être relevées dans la légende : la locomotive n'est pas une « chameau Nord » mais une « fortes rampes » et la date de l'inauguration n'est pas le 6 juillet mais le 30 juin 1866.

Le musée de Montmorency possède encore des exemplaires des trois sortes de

tickets utilisés sur la ligne : ceux achetés en gare, ceux délivrés dans les voitures par les agents SNCF et ceux délivrés par les agents CGVFIL. On y trouve aussi quelques affiches administratives, mais l'essentiel de la collection se trouve aux Archives départementales des Yvelines (leur transfert dans le Val-d'Oise s'effectuera prochainement), dans la série S. Signalons enfin l'existence d'une enveloppe postale illustrée par une vue photographique de l'actuel hôtel de ville et par un plan de la ville mentionnant ses deux modes d'accès : le train et le tramway.

De la gare de Montmorency, il ne reste plus aucun élément, si ce n'est la cloche qui annonçait les départs des trains. Pourtant, une tentative de récupération de l'horloge fut entreprise en 1956. Le maire écrivit dans ce sens à la Société parisienne de récupération métallurgique, société adjudicataire de la récupération des matériaux devenus sans emploi, en insistant sur l'importance de ce témoignage dont la disparition surprendrait désagréablement la population. La tractation aboutit et l'horloge fut démontée, puis remise dans l'attente d'une nouvelle affectation. La démolition forcée du bâtiment des voyageurs en 1965 et la construction d'un nouvel abri, place Franklin-Roosevelt, permettaient d'espérer une réapparition de l'horloge. Il n'en fut rien : l'espace insuffisant laissé aux contrepoids aurait gêné son fonctionnement. La pendule s'efface alors de la mémoire collective.

Les images

La filmothèque

Le musée de Montmorency possède actuellement deux films sur le train. Le premier est un film d'amateur datant des années trente. Transféré sur bande vidéo, il dure une dizaine de minutes.

Le second, fruit d'une longue préparation, résulte de la collaboration de trois professionnels : M. Halpach, cinéaste, M. Bertin, directeur du cinéma de l'Eden et M. Plotard, photographe. Conçu comme un documentaire, il devait illustrer la première partie de la séance hebdomadaire de cinéma, aussi porte-t-il l'estampille *Montmorency actualités*. Ce film, qui a demandé plusieurs mois de tournage, donna à leurs auteurs bien des tracas. Ils le réalisèrent dans la plus parfaite clandestinité, sans les autorisations nécessaires, aussi furent-ils à maintes reprises « refoulés » par le personnel du chemin de fer. D'une durée d'une vingtaine de minutes, les plans sont tantôt aériens, tantôt terrestres, tantôt embarqués. Ce magnifique reportage fait actuellement l'objet d'une restauration attentive, avant son transfert sur bande vidéo.

La photothèque

La photothèque du musée abonde en documents de toutes sortes et de toutes époques. L'essentiel du fonds, cependant, est constitué de cartes postales, originales