

*D'Enghien à Montmorency,
un grand voyage de deux kilomètres*

Ceci a très exactement l'air d'une plaisanterie : pour se rendre de Paris à Montmorency, soit pour parcourir une quinzaine de kilomètres, le temps du trajet dure une heure et demie, ce qui fait une moyenne de dix kilomètres à l'heure, à peu près l'allure des diligences d'autrefois. C'est assez joli si l'on pense que, pour obtenir ce résultat, la Compagnie du chemin de fer d'Enghien à Montmorency demande au voyageur de troisième classe un prix qui représente le double du tarif ordinaire des chemins de fer.

Pour aller jusqu'à Enghien, c'est très bien ; mais, pour se rendre plus loin, ça l'est moins — comme dirait le fabuliste décadent.

A Enghien, en effet, on change « de train » à tous points de vue, c'est-à-dire de voiture et de vitesse. Dès cet instant, il convient de s'armer d'une grande patience. Le train qui doit vous conduire de là jusqu'à Montmorency met d'abord très longtemps pour entrer en gare. Quand enfin ça lui arrive, ses trois wagons suffisent à peine à contenir les voyageurs que plusieurs trains venant de Paris ont déjà déversés sur le quai d'embarquement. Mais, tant bien que mal et plutôt mal — on s'est installé jusque sur une antique impériale, ce que les médecins, par

ces températures rigoureuses, ne recommandent pas.

Et l'on attend. On attend une demi-heure, quelques fois plus. De nouveaux trains arrivent de Paris et d'autres voyageurs viennent aux premiers quémander une place qui n'existe plus. On attend. Sur la route, gagnant le parapet de Montmorency, on voit passer une charrette à âne. Elle sera en haut bien avant nous. Des tramways narquois prennent un départ impressionnant. Le temps passe. On attend. Quoi ? Sans doute que la locomotive ait repris son souffle, car tout à coup elle pousse un gémissement triste. Et — tout arrive, même les choses qu'on désire — le convoi s'ébranle, la locomotive halète, prend la rude côte et, penché sur elle, un mécanicien barbu semble l'exciter de la voix et du geste. Alors, quand la panne chronique ne s'en mêle pas, on parvient à couvrir les deux kilomètres.

Montmorency. Il est cinq heures. On a quitté Paris à trois heures trente !

Cependant, sur le quai d'Enghien, des voyageurs sont encore arrivés, qui attendent le départ suivant, lequel n'aura lieu qu'aux environs de six heures et demie : la voie est unique et un seul convoi assure tous les services de la journée.

Cela se passe aux portes de Paris !

Depuis longtemps les douze mille habitants de Montmorency ont renoncé à des déplacements d'agrément. Ceux que leurs affaires appellent à Paris quotidiennement ne songent plus à rentrer chez eux avant la nuit. Quant à passer une soirée au théâtre, quelle question ! Le dernier départ du train a lieu à dix heures du soir et les taxis nocturnes d'Enghien ont alors les exigences que l'on devine.

On parle cependant de décongestionner Paris. On engage les Parisiens à habiter la banlieue. Montmorency, perché sur la colline verte, est une localité charmante. Mais on se décourage d'y vivre ; les terrains se perdent, personne ne veut construire dans ce coin délicieux, si proche de nous, mais que le désintéressement des pouvoirs publics rend plus lointain qu'une lointaine province ».

L'Œuvre, 26 octobre 1924

Pourtant, cet éloignement « folklorique », et dans le temps et dans l'espace, garde encore ses adeptes jusque dans les années cinquante, ce qui nous donne de lire cet articulet enjoué d'un excursionniste qui fait ses comptes :

« Un ami vient vous rendre visite pour la première fois à Montmorency. Si cette personne, qui ne possède pas de voiture, a emprunté le petit train pour atteindre les hau-