



« Et l'on attend. On attend une demi-heure, quelquefois plus... »

teurs de votre ville, les premières paroles qu'elle vous adressera seront les suivantes :

« Très amusant ce petit train qui en s'époumonnant, crachant et toussant m'a hissé jusqu'à vous ! Il n'est peut-être pas très propre, on y est un peu secoué, les banquettes manquent de confort, mais qu'importe, son allure de petit train montagnard m'a donné tout le temps d'admirer un site très pittoresque que je suis à la fois surpris et heureux de découvrir à quelques kilomètres de Paris. Je reviendrai vous voir, cher ami, et faire à nouveau le sinueux et verdoyant parcours du petit tortillard à impériale. »

Si une autre fois ce même ami, n'ayant pas obtenu sa correspondance à Enghien, s'est trouvé dans l'obligation de prendre l'autobus, vous l'entendrez à juste raison dire ceci :

« Ils n'y vont pas de main morte sur cette compagnie ! soixante francs pour faire trois kilomètres ! Mais j'ai payé le même prix pour aller, en chemin de fer, de Paris à Enghien ! Il y a, je crois, un peu d'abus. De plus, le trajet n'a rien d'attrayant. » (...)

L'Écho d'Enghien-Montmorency,
30 juillet 1953

Le côté pittoresque de cet agreste par-
cours ne peut que réjouir le visiteur d'un jour. Mais on pardonnera à l'utilisateur journalier son penchant très peu prononcé pour la poésie bucolique. On excusera même son côté, sinon terre à terre, du moins réaliste :

« A la suite des articles (...) réclamant le maintien à tout prix du train Enghien - Montmorency, il est nécessaire d'exposer un point de vue que nous pensons plus conforme à la réalité. Nous sommes véhiculés sur la ligne en question par des wagons antiques, inconfortables, souvent non, et toujours mal éclairés. Les correspondances sont parfois non assurées — il arrive qu'on soit obligé de terminer à pied le parcours. Tout ceci en payant très cher du kilomètre et sans empêcher un déficit croissant de l'exploitation.

Il n'est pas étonnant que le nombre des usagers diminue étant donné que tous ces inconvénients viennent s'ajouter au phénomène général de régression des transports en commun au profit du transport individuel par engins mécaniques (scooters, vélomoteurs, 2 CV), phénomène qui affecte d'ailleurs tous les moyens de transports urbains. (...)

La voie ferrée actuelle ne répond plus aux nécessités du service à assurer. Seule une ligne automobile peut être suffisamment souple pour