

Pierre Delarue-Nouvelière, dont nous avons déjà apprécié la verve à propos de l'ancienne gare d'Enghien, écrira sans doute les plus belles pages, les plus drôlatiques aussi, consacrées au Refoulons. Son livre de *Souvenirs ferroviaires*, paru en 1962, sous le titre nostalgique *Les Trains qui passent*, superbement illustré par ses propres dessins, mériterait une réédition.

« Le plus ancien de mes souvenirs ferroviaires remonte à mes toutes premières années d'enfance : c'est celui d'un passage à niveau sur la ligne de Paris à Pontoise, à Enghien-les-Bains. Chaperonné par quelque personne de ma famille, ou par la bonne, j'ai vécu, cramponné à la barrière, des heures émerveillées.

Ce passage à niveau, exclusivement réservé aux attelages, était rarement ouvert. Une grande distance séparait les barrières, la chaussée mal pavée franchissait plusieurs voies de service, la double voie principale et la ligne à voie unique d'Enghien à Montmorency. Les barrières ne s'ouvraient que pour les attelages exceptionnels. Il y avait bien une sonnerie d'appel qui faisait surgir tout là-bas, de son antre, la garde-barrière ; mais celle-ci, la main en visière sur les yeux, jugeait à distance le véhicule, décidant de son déplacement éventuel. Malheur aux conducteurs d'attela-

ges « ordinaires » ! La garde-barrière, rentrant dans sa tanière, les abandonnaient avec mépris à leur sort peu enviable puisqu'il leur fallait faire un long détour et gravir une rampe avant de franchir un pont.

— Allons, rentrons, Pierrot, tu vas prendre froid !

— Oh, attends un peu ! Il va encore en passer un...

Un train, s'entend. Le convoi passé, je réclamais encore un délai : le « petit Montmorency » faisait la navette entre la gare d'Enghien et la pittoresque petite ville de Montmorency, haut perchée sur sa butte toujours éventée, célèbre par ses cerisiers, par le souvenir de Jean-Jacques Rousseau et de son ermitage, et de Grétry. La ligne à voie unique s'en allait chercher par un long détour le thalweg d'une vallée pour éviter l'impossible escalade directe de la butte. Vain subterfuge, il lui fallait néanmoins gravir en fin de parcours une très forte rampe. Les derniers cinq cents mètres étaient péniblement parcourus. Haletante, époumonnée, fourbue, la malheureuse locomotive, poussant ses voitures, semblait demander grâce ; on eût dit à chaque instant qu'elle allait s'arrêter. La charge n'était pourtant pas bien lourde, trois voitures seulement la semaine, six ou sept le dimanche, mais ce

jour-là la locomotive à trois essieux couplés céda sa place à une machine-tender à quatre essieux. Les voitures étaient bondées de Parisiens exubérants, avides d'air et de liberté, tentés par le pique-nique en forêt et les promenades à dos d'âne, solipèdes aussi célèbres que ceux de Robinson.

Semaine comme dimanche, la locomotive de service poussait les voitures à la montée pour les retenir à la descente, d'où le sobriquet de « refoulon » attribué au trait d'union Enghien - Montmorency. A l'opposé de la locomotive, la première voiture de tête à la montée comportait une impériale avec guérite abritant un agent doté d'une corne d'alarme. Mais oui ! une corne d'alarme !

Je ne voulais pas quitter ma barrière avant d'avoir vu le démarrage du convoi qui passait au tout premier plan. Démarrage triomphal, bruyant, dans une débauche de vapeur, de fumée, au son de la corne d'alarme, dans un magnifique élan. Pouvait-il en être autrement, en palier avec trois voitures de six ou huit tonnes ?

Le dimanche, les impériales étaient prises d'assaut, au grand dam des robes claires. Au retour, les évadés de la capitale regagnaient à pied, parfois fort tard, la gare d'Enghien, bras dessus, bras des-