

nom de *chemin Vert*, nous avancerons l'hypothèse d'un raccourcissement de la longue et compliquée dénomination *chemin de Soisy vers la route d'Auvers à Saint-Denis*, chemin qui, partant du centre de Soisy, rejoignait cette grande route. Coupé par la voie ferrée, la désignation de ce chemin perdit de son intérêt, d'autant plus que la désignation de la route d'Auvers à Saint-Denis changera également : de route départementale n° 7, elle deviendra par la suite route nationale 328 et sera désignée soit sous le nom de *route de Saint-Denis*, soit sous celui de *route de Saint-Leu*. Du *chemin vers etc.* on n'en retint plus qu'un élément facilement corruptible : l'averbe *vers* se réduisit à l'adjectif *vert*.

42. Le pointage des trains effectué les 20 et 21 février 1873, entre 6 h 00 et 24 h 00 permet d'appréhender de plus près l'intensité du trafic en gare d'Enghien :

trains de voyageurs	circulaires vers	l'Ouest	16	trains de marchandises vers	Nord	sans arrêt / s'arrêtant en manœuvre	8
		le Nord	16				5
	banlieue Pontoise vers	Creil	11		Paris	sans arrêt s'arrêtant en manœuvre	6
		Paris	11				6
	Montmo- rency	montant	15		Paris	sans arrêt s'arrêtant en manœuvre	4
		descendant	15				6
			84				35

119

43. Le projet soumis le 25 novembre 1927 à l'approbation de la ville d'Enghien, décrété d'utilité publique le 1^{er} septembre 1930, mais dont le commencement d'exécution date du 1^{er} juin 1930, a pour but l'amélioration de la desserte de la gare d'Enghien et des haltes de la Barre et Champ de courses. Ce gigantesque programme concerne huit communes desservies par les trois stations, et Enghien en profite pour effectuer des travaux d'assainissement et de vicinalité. Ce qui n'ira d'ailleurs pas sans soulever une vigoureuse polémique qui empoisonnera les relations entre Enghien et Montmorency, de 1928 à 1934, et dont le thème central sera l'étendue de l'application des surtaxes locales temporaires.

Notons enfin que ce « plan ferroviaire » consacre l'abandon définitif du projet de gare unique, un moment souhaitée par la Compagnie du Nord, qui devait être installée entre la Grande-Rue (rue du Général De Gaulle) et la rue Pasteur.

Examinons les grandes lignes de ce plan :

En gare d'Enghien

- Modification, agrandissement et meilleur agencement du BV, avec augmentation du nombre des guichets et réfection des salles d'attente, notamment celle des voyageurs de l'EM qui sera livrée le 4 février 1933.
- Construction d'un passage souterrain, de quai à quai ;

- Substitution de la passerelle double en bois par une passerelle en béton de rue à rue ;
- Construction d'un abri supplémentaire et élargissement du quai du Départ ;
- Élargissement de la Grande-Rue (rue du Général De Gaulle), avec création d'une place de dégagement et de stationnement, surmontée d'une cheminée-candélabre-jardinière (*sic*) pour l'évacuation des fumées, l'éclairage électrique et l'agrément des Enghienois. Cet espace, baptisé dès l'origine place du Maréchal-Foch, sera inauguré le 15 janvier 1932. Deux petits pavillons encadrent la cheminée. Celui de droite, côté Paris, abrite le bureau de l'octroi et « d'hygiéniques et confortables installations gratuites de nécessité ». Celui de gauche est divisé en trois locaux : le premier sert de permanence de police où « fonctionnera un service de circulation et de renseignements avec, en projet du moins, un agent polyglotte (*re-sic*) ; le local du milieu abrite le bureau du syndicat d'initiative, qui abandonne la place de l'Arrivée ; et le troisième servira de salle d'exposition et de propagande (*re-sic*) de l'Etablissement thermal.

- Ouverture en février 1932 de nouveaux moyens d'accès aux quais, côté Paris, pour les voyageurs munis de billets, avec un escalier, quai du Départ, et un plan incliné quai de l'Arrivée dont l'accès est protégé par un auvent.

La gare des marchandises

- Report au Bois-Jacques de la gare de la PV qui sera agrandie et modernisée ; la construction du chemin routier d'accès et l'acheminement des matériaux de remblayage du marécage s'achèvent au cours de l'été 1930. Le transfert a lieu le 2 janvier 1934. La nouvelle gare comprend un réseau de douze voies de 300/400 m conduisant à la halle aux marchandises, au large et long quai découvert de débarquement et d'embarquement des chevaux de courses, des bestiaux et des marchandises inflammables. Les déchargements peuvent s'effectuer en long et en bout grâce à un aiguillage spécial. Un faisceau de voies de triage et de garage permet l'accueil de tous les types de wagons ;
- Cession des terrains à la ville d'Enghien le 1^{er} octobre 1935. Dans un premier temps, on pense à transformer l'ancienne PV en jardin d'enfants avec piscine. Ce projet, trop ambitieux, cède la place à celui, plus modeste de square dont le nom est déjà retenu : Jean Mermoz. Il sera inauguré le 14 juillet 1937 ;
- Reconstruction en 1934 du pont Gavignot, avec rectification et redressement de la rue Beauséjour, et augmentation de la hauteur libre sous l'ouvrage ;

Le PA de la Barre (édifié en 1891)

- Suppression du PN de la rue de la Barre datant de 1846 ;
- Ouverture en lieu et place d'un passage souterrain avec accès par escalier pour les piétons et accès par une rampe pour les voitures d'enfants ;
- Ouverture d'un PI avec création d'une rue nouvelle prolongeant le boulevard Cotte et débouchant sur la route de Saint-Leu à Saint-Denis ;
- Amélioration des quais et abris ;