

autorités, ministre des Travaux publics, directeur de la SNCF, directeur de la RATP, président de l'Office des transports, il ressort que la suppression de la ligne est décidée à tous les échelons. Cela n'est plus qu'une question de temps. Il faut maintenant voir vers l'avenir et étudier très sérieusement les solutions de substitution.

Silence atterré et moite. La fumée s'épaissit, la foule devient houleuse.

M. Delassus présente alors les projets de l'Office des transports. Deux lignes d'autobus irrigueront Montmorency et Soisy. Cela est à peu près établi. Reste à choisir le gérant : RATP ou CTU. Les deux sociétés s'engagent à absorber aux heures de pointe la totalité des ex-usagers du chemin de fer sans les faire attendre. Au lieu des deux ou trois trains par heure sur Enghien, elles promettent un autobus toutes les cinq ou six minutes.

Ces belles promesses ravissent l'assemblée qui commence à se replier vers la sortie. De toutes les manières, que faire d'autre, puisqu'en haut lieu tout est décidé ?

En effet, tout est décidé. Et irrévocable. Le 30 avril 1954, la décision ministérielle tombe :

« Le service par fer de la ligne Enghien - Montmorency sera suspendu à partir du 1^{er} juillet prochain. »

Bien sûr, il y aura encore quelques manifestations hostiles à la suppression de la ligne :

- Le 3 mai, la commission d'administration générale souhaite que tout soit mis en œuvre pour maintenir le train.

- Le 15 mai, le maire de Montmorency remet au conseiller général Chauvin un rapport très documenté qui démontre certaines anomalies dans le plan de restructuration des transports desservant Montmorency et Soisy, et qui conclut au statu quo. La commission de l'Office des transports chargée du dossier repoussera le rapport le 26 mai.

- Le 28 mai, le conseil municipal examine la possibilité d'engager une procédure d'annulation si les formes légales de la suppression n'étaient pas respectées.

- Le 2 juin, le conseil municipal publie par voie d'affiche sa délibération du 1^{er} juin qui demande le report de la suspension et l'ouverture d'une large enquête sur les besoins de la population en matière de transports.

On brûle les dernières cartouches. Lettres au préfet, aux ministres que l'on connaît ou qu'un ami connaît, délégations, contre-propositions, tout est bon. Mais tout est inutile. Le personnel de la ligne reçoit les lettres de licenciement à partir du 14 mai 1954 et une délégation municipale auprès du ministre des Transports ressort bredouille de son entrevue du 17 juin.

Mardi 29 juin 1954.

Le conseil municipal de Montmorency constate l'échec total de ses démarches. L'amertume se lit sur tous les visages, mais chacun reconnaît son impuissance à

trouver d'autres solutions. Monsieur Rey propose de susciter une manifestation avec la participation du conseil municipal lors du dernier voyage du « Petit Train ». Celle-ci est rejetée.

Mercredi 30 juin 1954, 22 h 11.

Il fait beau, il fait bon. Aucun cortège officiel, musique en tête, aucune estrade dégoulinante de banderoles et de drapeaux, aucun évêque, aucun préfet, aucun discours. Mais une foule dense qui piaffe sur le quai, mais une petite fanfare et un bal improvisé, mais un conseiller municipal, mais une harangue, mais un adieu chaleureux et émouvant dont la presse nationale se fera l'écho⁽³⁴⁾. C'est cependant *L'Écho d'Enghien-Montmorency* du 8 juillet 1954 qui restituera le mieux l'atmosphère étrange de cette journée particulière, où se mêlent émotion et allégresse :

Le dernier voyage

Les autorités officielles n'avaient pas cru devoir accepter la proposition de M. Rey, au conseil municipal, d'organiser une manifestation pour le dernier voyage du petit chemin de fer. La population a pensé autrement.

Dans la soirée du mercredi 30 juin, une foule nombreuse occupait vers 22 heures le quai de la gare de Montmorency. M. Rey était apparemment le seul conseiller municipal présent. Un autre nous a dit son regret de n'être pas là, il aurait eu trop de peine.