

nostalgique sont autant d'éléments propices au regain de faveur dont bénéficie le petit train.

Et tout le monde de se poser des questions. Montmorency a-t-il fait tout ce qui était en son pouvoir pour maintenir la ligne ? N'a-t-il pas au contraire tout fait pour qu'elle disparaisse au plus vite ? La SNCF n'a-t-elle pas précipité un peu les choses pour se débarrasser de cette ligne encombrante et déficitaire ? Et Enghien, que l'on a tendance à oublier dans cette histoire, n'a-t-il pas « pousser à la roue » ?

Autrement dit, qui est responsable ?

Eh bien ! Au risque d'en décevoir plus d'un, nous ne pourrions désigner à la vindicte populaire un « coupable », mais une conjoncture de facteurs plus ou moins déterminants qui ont favorisé l'inéluctable et fatale décision.

Tout d'abord, et nous n'insisterons jamais assez sur ce point, la Cie EM, même sous séquestre, demeure une société privée, jouissant de sa personnalité civile. Responsable juridiquement, elle l'est aussi économiquement et assume tous les frais de gestion, d'entretien, de location, etc. La SNCF n'assume, quant à elle, que la régie. Autrement dit, elle se contente de faire rouler des trains aux risques et périls de la Cie EM. Par contre, la décision de supprimer la ligne revient au ministre des Transports, suivant en cela fidèlement l'avis de l'Office régional des transports qui a pouvoir de vie et de mort sur tous les modes de transports de la région parisienne<sup>(36)</sup>. La Cie EM, par la

voix de la CGVFIL, ne peut en l'occurrence que donner son avis. Cet imbroglio juridique montre à quel point la situation n'est pas simple. Ce qui faisait l'orgueil de cette petite compagnie, son indépendance, se retourne donc contre elle. La SNCF ne voulut jamais reprendre à son compte une exploitation déficitaire. Les erreurs de gestion, la trop grande mansuétude à l'égard des abonnements et, a contrario, le prix trop élevé des billets porteront un coup préjudiciable à l'équilibre financier de la ligne et développeront l'incompréhension des usagers.

Le profil de la ligne, dans un premier temps salué comme un exploit, se révélera ensuite comme un lourd handicap entraînant des servitudes de plus en plus inadaptées : machines particulièrement robustes et lourdes, et par conséquent gourmandes de charbon, nombre limité de voitures, etc. Les tentatives de substitution de la traction Diésel à la traction vapeur ont toutes été vouées à l'échec et les Michelin's n'ont pas eu plus de succès.

Le tracé en plan, lui-même très sévère, défavorisera la ligne. Conçu dans un environnement rural, il traverse dorénavant des zones urbaines denses, devenant une source de nuisances variées : fumées, bruit, danger. Traversant deux voies routières importantes, dont une nationale, les passages à niveau, au statut archaïque, provoquent des embouteillages de plus en plus mal supportés.

Les matériaux employés pour le ballast, les rails et les traverses, de médiocre qua-

lité et trop peu souvent changés, seront la cause principale des trop nombreux incidents et accidents dont les usagers finissent par se lasser. Ajoutons à cela l'incapacité de régler harmonieusement le délicat problème des correspondances avec le réseau Nord et nous comprendrons les raisons de la désaffection du public. Public qui découvre par ailleurs les joies du déplacement motorisé individuel : vélocycle, voitures populaires, bien qu'encore très onéreuses, supplantent les transports en commun de toute nature, à commencer par les plus désuets. Le Refoulons est bien entendu du nombre.

Rappelons enfin que cette ligne n'est en fait qu'une navette de trois kilomètres. Pour être viable, il lui aurait fallu s'étendre. Les tentatives, nous le savons, échouèrent. Fragilisée par ces échecs, elle supportera d'autant plus difficilement la concurrence d'autres moyens de transports en commun, tramways et autobus, dans Montmorency.

Toutes ces « bonnes » raisons pour mettre à mort le train de Montmorency sont de nos jours considérées comme fallacieuses : avec un peu d'imagination et beaucoup de bonne volonté, il ne fait pas l'ombre d'un doute que le train vivrait encore.

- Tracé difficile et mauvais état de la voie, dit-on ? Et celui de l'ancienne ligne de Sceaux, rétorque-t-on par ailleurs, il l'était bien plus. Et son système bizarre de trains articulés à voie large. Elle faillit d'ailleurs en mourir plus d'une fois. Cela n'a pas