



du rapport précise que certaines traverses sont à remplacer par suite de rupture, conséquence directe du sabotage susmentionné, mais que d'autres le sont par suite du mauvais état du bois, notamment au passage à niveau 2 (la Pointe-Raquet). Sur les deux cents traverses à changer, quatre-vingts doivent l'être immédiatement, les autres pourront ne subir qu'un entretien : recoupe d'épaulement, bouchage des boulons, reperçage, etc.

Le statut particulier de la ligne EM, dans un premier temps gage de son indépendance, jouera par la suite contre elle. Placée sous séquestre provisoire, la régie en sera confiée à la SNCF. Dès lors, l'entretien ne sera plus assuré qu'au minimum et à la limite des règles de sécurité.

Ainsi, les rails ne sont renouvelés qu'avec parcimonie et seulement lorsque le taux d'usure dépasse nettement la limite d'usure imposée — 8 mm — comme ce fut le cas en 1927 et en 1930.

En 1941, une enquête ordonnée à la suite de plusieurs ruptures de rails révèle que trente-neuf rails présentent un taux d'usure de 8 à 9 mm, et que onze autres voient ce taux osciller entre 10 et 12 mm. Seuls ces onze derniers bénéficieront d'un renouvellement, les autres attendront des jours meilleurs, qui ne viendront jamais.

*Sur ce secteur de la ligne, immédiatement en amont du PN 4 de la rue de Pontoise, le ballastage ainsi que le travelage semblent être dans un meilleur état que sur la section suivante, comme on peut le voir page 113, photo 3.*