

En 1946, lors de la mise au point sur les travaux à entreprendre pour améliorer l'exploitation de la ligne, deux hypothèses sont étudiées :

1. Cas où la SNCF se contente d'assurer la sécurité ;
2. Cas où l'exploitation de la ligne doit se poursuivre plusieurs années.

Dans le second cas, il faudrait achever le programme de 1941 qui n'a été réalisé qu'au tiers. C'est évidemment la première hypothèse que l'on retient. Mais en 1950, il faudra cependant procéder au renouvellement de soixante-cinq rails de 8 mètres.

La configuration particulière de la ligne EM qui, dans un premier temps, lui valut d'être saluée comme une prouesse technique, contribuera par la suite, pour une grande part, à accroître l'usure du matériel fixe — rails faussés — et des machines — déripages, mouvements de lacets. Pour obvier à ces inconvénients, deux règles président au fonctionnement de la ligne :

1. La vitesse, un moment limitée à 40 km/h, est ramenée à 30 km/h ; en 1950, pendant quelques mois, elle est réduite à 20 km/h, par suite de la trop grande vétusté des rails. Au niveau du passage à niveau 5 (rue de Jaigny), là où la déclivité est à son maximum, elle n'est plus que de 15/18 km/h.

2. Le poids par essieu est limité à 15,7 tonnes. La forte déclivité impose, pour faire monter une rame de 90 tonnes, l'utilisation d'une machine capable de remorquer 900 tonnes en palier. Par contre, elle interdit toute augmentation du nombre de

