



Le passage à niveau n° 2 bis (PN 2 bis) implanté en amont de la halte de Soisy appartient à la seconde catégorie. Pas moins de deux arrêtés seront nécessaires à son homologation.

arrêté qui le légalise, tout en lui attribuant une catégorie. Tel est le rôle de ce deuxième arrêté qui ne modifie en rien le statut des cinq autres PN.

Une affaire simple en apparence que la mise en service d'un PN relativement modeste, mais qui a demandé aux services compétents plus d'un an et demi de travail et l'élaboration d'un arrêté intermédiaire.

Tout commence le 24 janvier 1888, lorsque Émile Level informe le préfet de Seine-et-Oise de ses intentions quant à l'ouverture d'un PN à la sortie nord de la station de Soisy, qu'il compte classer dans la seconde catégorie, étant donné la

nature des chemins mis en communication.

Les ingénieurs du contrôle se mettent aussitôt à la tâche et rendent leur rapport le 27 mars 1888 : un avant-projet est élaboré, puis modifié par un complément d'informations le 31 mars. Tout semble parfait, et le préfet donne son aval pour promulguer l'arrêté. Celui-ci est publié le 30 août 1888. Malheureusement, entre temps, le ministre réclame des pièces qui manquent à son dossier. Sans elles, il ne peut entériner l'arrêté. Tout est à recommencer ! Le 14 novembre suivant, le préfet présente un nouvel avant-projet

d'arrêté au ministre, accompagné de toutes les pièces ad hoc. Sous réserve de légères modifications, le ministre approuve le présent projet le 15 décembre 1888. Il ne reste donc plus qu'à le promulguer. Il le sera le... 20 juin 1889 !

*L'arrêté du 10 juin 1905 :
le « coup de sifflet prolongé » du PN 1*

Le 19 janvier 1905, Montmorency écrit à la Cie EM. Une nouvelle fois, le problème de la correspondance des trains de l'EM avec ceux du Nord est abordé et une nouvelle fois, celui de l'augmentation du nombre de trains est évoqué. En gros, Montmorency réclame des trains entre 10 h 00 du soir et 1 h 00 du matin.

« D'accord ! », répond la Cie EM, mais à la condition qu'une subvention substantielle couvre une partie des frais occasionnés par ce nouveau service. Ne pouvant augmenter le nombre des heures effectuées par les gardiens des PN, dont le service commence à 5 h 00 du matin, la Cie EM doit doubler les effectifs ; d'où la participation communale sans laquelle rien ne pourra se faire.

La somme réclamée est assez rondelette. Montmorency, astucieusement, se demande si, eu égard à la très faible vitesse des trains, on ne pourrait pas appliquer à la ligne EM la loi sur les chemins de fer d'intérêt local, type tramway. Laquelle fait de l'absence de garde-barrières la règle et du gardiennage l'exception. Le rêve !