

Pour emporter l'approbation ministérielle, Montmorency produit deux arguments irréfutables, mais qui seront réfutés : d'une part, la circulation est très peu active sur les chemins de terre rencontrés — l'enquête qui ne manquera pas de suivre démontrera en fait le contraire, sauf aux PN 3 et 4 — et, d'autre part, le bruit du train, en dehors de celui du sifflet, s'entend de très loin « grâce à la région très découverte et calme ». Coup de sifflet auquel il faut ajouter celui de la corne, car monsieur le maire de Montmorency oublie de préciser que dans le sens Enghien - Montmorency, c'est le CTR garde-frein qui fait office de vigie. Dans ces conditions, la sécurité de la circulation, qui exige que tout obstacle se présentant à la traversée des PN soit immédiatement vu par le mécanicien, n'est plus assurée. Par conséquent, le Refoulons ne peut être assimilé à un tramway.

Que décider ? A y regarder de plus près, on s'aperçoit qu'en fait la solution est fort simple. Si on ne peut arrêter les voitures au passage d'un train, il suffit d'admettre, contrairement à la coutume, que le train devra s'arrêter avant d'aborder le PN. CQFD ! Pour faciliter le service, il suffira de construire un quai supplémentaire en aval de la station de la Pointe-Raquet et en amont de celle de Soisy, de l'autre côté du chemin de terre. La traversée du PN 5 s'effectuant — quand elle s'effectue ! — à une vitesse des plus réduites et celle des PN 3 et 4 ne présentant aucune difficulté particulière, un regain de vigilance suffira



*Quai supplémentaire édifié en amont de la halte de Soisy, de l'autre côté du PN 2 bis, en 1905.*

pour assurer un bon niveau de sécurité.

Reste le problème du PN 1 dont la position n'est guère favorable dans le sens Montmorency - Enghien. Qu'à cela ne tienne. On accorde au mécanicien une minute supplémentaire, soit trois minutes au lieu de deux, pour le franchissement de cet obstacle. Le train pourra ainsi marquer l'arrêt ; le chauffeur s'assurera alors que la voie est libre, puis il redémarrera non sans avoir auparavant donné « un coup de sifflet prolongé » (annexe du 25.07.1905 à l'ordre de service n° 139 du 18.07.1905). Et pour faire bonne mesure, cette augmentation sensible du temps de

parcours est valable dans les deux sens. Le coup de sifflet prolongé aussi. Ainsi, on pourra laisser ouverts et sans gardiennage les PN après 9 h 00 du soir. Les piétons n'ont pas été oubliés, puisqu'il sera précisé que « pour ces six PN, les passages publics accolés aux barrières et munis de portillons, tourniquets ou autres appareils propres à empêcher l'introduction sur la voie ferrée des enfants et des animaux seront pratiqués sans surveillance spéciale, aux risques et périls des passants ».

La question est réglée. On peut promulguer l'arrêté. Ce sera chose faite le 10 juin 1905.