

effectuant des « super-contrôles » : installations, abords de la voie, PN, signalisations font l'objet de vérifications attentives. Les observations sont reportées méticuleusement sur une feuille de contrôle.

De même, les instructions nouvelles devront être reportées sur le petit livret de service détenu personnellement par chaque garde-barrière (*document annexe 10*). Gare à l'étourdi ! L'inspecteur consignera l'oubli dans son rapport.

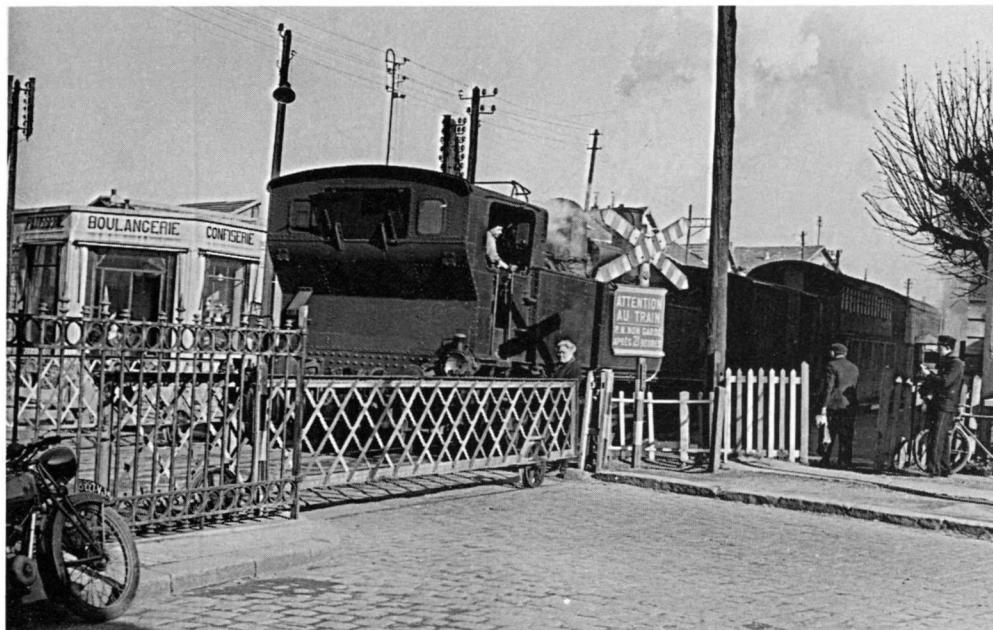
Malgré toutes les précautions, la ligne EM enregistrera un certain nombre d'accidents, parfois mortels. Nous venons d'en évoquer quelques-uns. Il convient d'ajouter à cette liste cet autre, un des tout premiers annoncés par la presse :

« Le 14 août courant, à 2 heures de l'après-midi, la barrière du PN de la route départementale n° 7 (PN 2), sur le territoire de Soisy, étant ouvert, un cheval attelé à une voiture dans laquelle se trouvaient deux cultivateurs entrent sur la voie ferrée.

Un train survient à ce moment, et le mécanicien, malgré tous ses efforts, n'ayant pu se rendre complètement maître de sa machine, la collision eut lieu ; la voiture fut brisée, et les deux cultivateurs furent contusionnés, l'un (...) à la tête, l'autre (...) au cou.

Le cheval n'est pas atteint. »

L'Écho pontoisien, 22 août 1867.



Le règlement précise encore que les barrières devront être ouvertes et fermées à fond...

Le personnel lui-même n'est pas à l'abri de tout danger :

« Mardi à sept heures vingt, le sieur Louis Prévost, âgé de quarante-six ans, garde-barrière sur la ligne d'Enghien à Montmorency au passage à niveau de la Pointe-Raquet, a eu les deux jambes coupées par le train montant qui lui a passé en entier sur les jambes.

On ignore les causes exactes de cet incident : Prévost a-t-il glissé sur les pavés humides ou son pied s'est-il pris entre les rails ? (...)

Le lendemain, on a procédé à l'amputation des deux jambes et le malheureux Prévost est mort dans la journée. Il laisse une veuve qui fait les fonctions de receveuse à la station de la Pointe-Raquet (...).

Le Réveil de Seine-et-Oise,
30 mars 1901

Les manquements aux règles de sécurité provoquent bien entendu leurs lots d'accidents, mais la cause principale n'en demeure pas moins l'absence de gardiennage des PN pendant une bonne partie du trafic ferroviaire. Les voix se sont élevées