

Le deuxième passe sous la voie au PK 2,160, en amont du PN 4 (rue de Pontoise).

Dix autres aqueducs, de dimensions plus réduites seront disséminés le long de la voie, notamment au PN 1 ; au PN 2, dans le prolongement de la route départementale ; sous le sentier dévié de la Fontaine-Saint-Paul, sous la rue de Jaigny.

L'écoulement des eaux de pluies, surtout en cas de forts orages, et ils sont nombreux au printemps et en automne, a été un problème constant pour la Cie EM. Les puisards et les conduits trop vite saturés ont provoqué parfois des débordements catastrophiques.

Ce fut le cas notamment en juin 1915, mois qui connut un orage particulièrement violent. Le rapport de l'agent voyer précise que des murs se sont écroulés, que des bâtiments se sont effondrés, que des chaussées ont été emportées, et que des terrains se sont trouvés submergés sous onze centimètres d'eau, détruisant ainsi les récoltes. Bref, un cyclone comme on n'en avait pas vu de mémoire d'homme. Pour évacuer les boues accumulées au PN 5, la Cie EM eut recours aux services de l'autorité militaire.

D'une manière générale, l'écoulement normal des eaux n'a jamais été respecté et cette situation engendrera de nombreuses altercations entre riverains et la Cie EM. En devenant elle-même riveraine des avenues appartenant à la Cie EM, la ville de Montmorency donna une autre dimension

au conflit. La lecture de cette pétition, parmi tant d'autres, datée du 15 mars 1905, donnera une idée des désagréments occasionnés dont sont victimes certains Montmorencéens ;

« (...) L'été, par les chaleurs, les eaux ménagères et les urines des chevaux en station croupissant en cet endroit (place de la Gare) dégagent des odeurs des plus malsaines.

Des personnes venant en villégiature arrivant par la gare ne manquent pas de faire part de leur impression que comme air, cela laisse bien à désirer.

De nombreuses réclamations existent aussi pour les caniveaux trop profonds de l'avenue Émilie ; lorsqu'il pleut, les terres amassées en cet endroit empêchent l'écoulement des eaux et par ce motif forment une mare rendant le passage difficile vers la gare. »

Pour comble de malheur, le goudronnage des rues du quartier qui, au point de vue confort constitue une véritable amélioration, se révélera catastrophique pour l'écoulement des eaux. Empierrage et macadam, tout incommodes qu'ils étaient, absorbaient, avant de se transformer en fondrières, une bonne partie des eaux de pluie, ce que ne permet pas le bitume. Lors des gros orages de mai 1933 et de juin 1934, le résultat ne se fait pas attendre : les eaux débordent sur la voie, après avoir transformé les rues Level et

de Jaigny en véritables torrents de montagne.

En 1935, suite au violent orage qui éclate le soir du mercredi 26 juin, les eaux s'engouffrent en si grande quantité que la voie est en certains points complètement dégarnie, entraînant le ballast et ravinant les remblais qui s'effondrent dans les propriétés limitrophes. Par mesure de sécurité, la Cie EM doit stopper un train avant le PN 5. Les passagers terminent le parcours à pied et le train est réexpédié sur Enghien, laissant les voyageurs battre la semelle en gare de Montmorency.

Mêmes déboires dans la matinée du dimanche 13 septembre 1936 et dans la soirée du 8 août 1951 ; ce dernier orage, fait, si l'on ose dire, déborder le vase. La SNCF accuse ouvertement Montmorency d'être responsable de cette situation. La ville se défend en arguant du fait que les bouches d'évacuation installées autrefois par la Cie EM sont bien trop étroites. Les négociations s'engagent dans un climat de tension extrême, peu propice aux bons résultats. Deux ans après, la « crise » ne connaît aucun dénouement, les solutions envisagées de part et d'autres s'avérant trop onéreuses.

Même morte, la ligne fait encore parler d'elle : le 6 septembre 1956, un éboulis de mâchefer et de cailloux se déverse dans les propriétés de la rue de Margency, causant des dégâts assez conséquents.

L'heure de l'attendrissement humide n'a pas encore sonné.