



sitif, complètement disloqué, menace de tomber de toute sa hauteur sur la voie publique. Bref, il faut réparer. Mais, devant l'ampleur de la dépense, le responsable de l'Entretien hésite sur la marche à suivre. Ou on procède à une complète remise en état, ou on répare l'essentiel dans l'éventualité de la substitution prochaine de la traction à vapeur par la traction Diésel. On sait le résultat des tentatives de cette substitution. On devine la solution retenue. La hotte fumivore, entièrement refaite, restera là, dressée comme un phare protecteur, jusqu'au dernier jour.

Les installations propres à la ligne de Montmorency, nous venons de le voir, sont plus que sommaires. Toutefois, la voie unique (VU) du petit train n'en est pas moins raccordée au « grand » réseau par un ensemble complexe de voies de service, de voies en impasse et de traversées à jonctions simples ou doubles (TJS et TJD). On ne compte plus les changements de plan de voies qui modifièrent les relations entre les deux réseaux, mais on peut cependant en remarquer au moins trois significatifs.

*En 1947, la hotte est entièrement restaurée : détail de la partie basse. Remarquer le chauffeur qui actionne la grue hydraulique protégée par la nouvelle structure. Noter les grilles qui ferment le square Jean Mermoz à l'emplacement de l'ancienne gare de la petite vitesse, à l'arrière-plan.*

Dans le premier état, daté de 1864 (*voir p. 166*), le plan ne fait bien entendu aucune référence à l'EM et les installations sont celles de la gare de la PV qui est appelée à disparaître ; il est toutefois intéressant de l'examiner attentivement, car il nous permet de voir comment Émile Level réutilisera le système existant.

Le second plan schématique représente l'état des voies entre 1891, date de la mise en circulation des trains directs, et 1933, date de la suppression de la gare de la PV de la rue du Départ (*voir p. 167*).

Le dernier (*voir page 173*) montre l'état des voies en 1954-55. La relation directe Paris - Montmorency n'est plus qu'un vieux souvenir et la locomotive de service doit effectuer un grand nombre de manœuvres avant de venir se positionner en... queue de train.

Ce grand nombre de manœuvres, qui relativisait la fréquence des accidents en cas d'erreur d'aiguillage, s'est révélé cependant parfois insuffisant pour empêcher le Refoulons de piétiner les plates-bandes d'autrui :

« Jeudi matin, le train de marchandises de Montmorency, arrivant en gare d'Enghien à six heures quarante minutes, est venu à toute vitesse heurter le butoir à l'entrée du trottoir sur lequel stationnent les voyageurs attendant les trains se dirigeant sur Paris. Il était conduit par le mécanicien Jacquinot et le chauffeur Lemahot, qui n'ont subi