

de la guerre, l'éloigne de ce noble but et, de résidentielle, la vieille et noble cité entre dans la catégorie moins reluisante des « cités-dortoirs ». Sur les cinq mille Montmorencéens actifs, seulement 25 % travaillent sur place, dans les briqueteries encore nombreuses du plateau des Champeaux ou les quelques ateliers artisanaux (miroiterie, fabrique de coffres-forts, etc.) et 75 % se rendent quotidiennement dans les communes limitrophes mais surtout à Paris, pour exercer leurs activités professionnelles. Le commerce local, malgré ses deux marchés hebdomadaires, suffit à peine aux besoins et nombre de Montmorencéens préfèrent se ravitailler dans les grands centres commerciaux de Saint-Denis.

La suppression du train, l'unique cordon ombilical qui le reliait à la capitale, va sans conteste aggraver les difficultés de la ville et Jean Aubert, dans un très long article qu'il donne au *Figaro*, le 4 juin 1958, affirmera :

« (...) Montmorency, seul chef-lieu de canton de la région parisienne qui ne jouisse d'aucun moyen de transport en commun direct avec Paris.

Autrefois, le Refoulons, de Montmorency à Enghien, n'apportait certes pas toute satisfaction, mais l'ennui du changement à la gare d'Enghien ne dépassait guère celui d'une correspondance de métro. Et les affiches touristiques d'il y a cin-

quante ans annonçaient : « Montmorency, ligne du Nord, à dix-huit minutes de Paris ».

Maintenant, il faut descendre du train ou d'un autobus de la RATP à Enghien, gagner la gare routière (toute proche, mais à cent cinquante mètres des terminus RATP,) faire un long détour par les champs et les lotissements de Soisy-sous-Montmorency pour aboutir à Montmorency. Outre le temps perdu considérable, on parcourt trois kilomètres et demi en autocars sans se rapprocher de Paris. (...) »

Ne se croirait-on pas revenu cent ans en arrière, lorsque Montmorency cherchait une liaison directe avec Enghien ? On s'aperçoit en effet que, tout inconfortable qu'il était et malgré ses nombreux inconvénients, le Refoulons avait au moins le mérite d'exister. Quant à la ligne d'autobus directe Montmorency - Paris, si ardemment imaginée, concoctée, souhaitée, elle s'empoussièrera au fond du tiroir oublié des utopies.

La dépose et le déclassement

Le service voyageurs s'interrompt le 1^{er} juillet 1954 et le trafic marchandises de l'embranchement particulier des anciennes carrières quelques mois après. Tout est donc prêt pour la promulgation de l'arrêté de déclassement qui mettra un terme officiel à l'existence de la ligne EM.

Mais, avant de mourir, la petite ligne jouera un tour à sa façon à ceux qui voudraient l'oublier un peu trop rapidement. Déclarée d'intérêt stratégique, car proche de trois forts encore en activité qu'elle était sensée desservir, les autorités militaires s'interposent en refusant le déferrement.

Les négociations engagées entre les différents ministères n'aboutiront qu'un an après et les premières instructions concernant les modalités et la procédure à suivre lors de l'exécution des travaux de dépose parviennent dans les services intéressés courant juin 1955. L'inventaire descriptif et estimatif des installations ferroviaires et des bâtiments, mais aussi des matériels et mobiliers d'exploitation encore conservés dans les locaux, fait le bilan de tout ce que la SNCF pourra récupérer — pour une somme forfaitaire — ou revendre. Les dépenses de main-d'œuvre étant à la charge de la Cie EM, on ouvrira un compte spécial.

Le 20 juin 1955, le directeur de la Région Nord de la SNCF, administrateur du séquestre, sollicite auprès du ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, l'autorisation d'exécuter les travaux de dépose dans les meilleurs délais afin d'éviter que les matériaux récupérables ne se dégradent et perdent de leur valeur. Le 19 septembre suivant, le ministre donne son accord à titre tout à fait exceptionnel, car le décret de déclassement n'est pas encore pris. L'opération devra se dérouler sous le contrôle du ser-