

**27.** Le samedi 21 juin 1924, deux voyageurs montent dans le train de 20 h 49 en gare de Montmorency. Du train de 23 h 25 descendent trois voyageurs. Par contre, le lendemain, ils seront quatre-vingt-dix dans le premier et cinquante-cinq dans le second. Les conditions météorologiques ont peut-être joué un rôle dans cette différence de fréquentation par trop importante.

**28.** La perception de la surtaxe occasionne de fréquentes contestations entre passagers et agents de la gare de Montmorency ; on en vient même aux mains. La Cie EM sollicite et obtient la présence d'un représentant de la police municipale, ce qui ne manque pas de choquer les Montmorencéens.

**29.** Les tableaux horaires de 1912 et 1913 signalent le service marchandises PV aux heures suivantes :

|                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|
| Enghien : 06 h 22     | Montmorency : 06 h 33 |
| Montmorency : 06 h 30 | Enghien : 06 h 40     |

**30.** La péréquation consiste à répartir sur l'ensemble d'un réseau les déficits ou les bénéfices de chacune des lignes composant ce réseau. Cette opération permet d'établir une tarification unique qui ne tient pas compte des spécificités techniques de chaque ligne.

**31.** L'article 40 du cahier des charges stipule que :

- Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Cie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

- Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Cie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre.

**32.** On retrouve là l'origine étymologique du terme *limoger* inventé au début de la Grande Guerre, lorsque Joffre envoya dans la capitale limousine cent trente-quatre officiers généraux déclarés responsables du désastre de 1914.

**33.** Le transfert sur route soulève les objections suivantes :

- Le trajet retenu ne pourra desservir les mêmes quartiers que ceux irrigués par le train ;

- L'itinéraire ne pourra être créé sans un allongement sensible de la durée du parcours ;

- Le service marchandises devra être supprimé ;

- Il faudra renoncer à l'apport touristique et estival qu'aucun service d'autobus ne pourra assurer ;

- Aucune compagnie ne pourra mettre en service autant d'autobus que nécessaire aux heures de pointes pour les laisser improductifs le reste de la journée.

**34.** Quelques quotidiens nationaux ont rapporté l'évènement dont *Le Parisien libéré* (1<sup>er</sup> juillet 1954), *Le Figaro* (2 juillet 1954), avec un article d'Yves Dartois - un Montmorencéen - illustré d'un dessin humoristique de Fousi, et *Franco-Tireur* (2 juillet 1954).

**35.** Montmorency possède déjà une ligne d'autobus dont l'itinéraire (rue des Chesneaux, rue Notre-Dame, avenue Charles De Gaulle, place des Cerisiers ou Saint-Jacques) sera conservé, mais dont le terminus sera reporté ultérieurement (ex 6, ex 612 et actuel 615).

Le second itinéraire mis en place suit au plus près le rail : rue de Margency, Pavé-Saint-Paul, rue de Montmorency, mairie de Soisy, la Pointe-Raquet, Enghien-gare (ex 12, ex 612, puis redevenu 12). Il comporte cinq arrêts intermédiaires : boulevard d'Andilly, Pavé-Saint-Paul, rue du Chat, mairie de Soisy, Nord-Lumière.

A ces deux itinéraires, le maire de Montmorency voudrait en adjoindre un troisième qui mettrait Montmorency en relation directe avec Paris. Il passerait par l'avenue Charles De Gaulle, le boulevard de Montmorency et Deuil pour aboutir au carrefour Pleyel ou à la porte de Clignancourt. Cette ligne ne verra jamais le jour.

**36.** L'Office régional des transports se compose de deux instances :

- Une assemblée de vingt-deux membres répartis comme suit : douze représentants du conseil municipal de Paris et des conseils généraux de la Seine, de la Seine-et-Oise, de la Seine-et-Marne et de l'Oise ; dix représentants des ministères des Transports, de l'Intérieur, des Finances et de la Reconstruction.

- Un comité technique de quinze membres regroupant les trois grandes sociétés de transport de la région parisienne : SNCF, RATP, Association des transporteurs de la région parisienne.

**37.** La surface de la plus petite parcelle expropriée ne dépasse pas 0,0001 are et la plus grande atteint 97,08 ares. Cette dernière appartient à Rey de Foresta et se situe dans le parc Mora.

**38.** Seule une autre ligne française de montagne présentera un profil aussi sévère puisqu'il atteint 43 mm/m, mais sur 15 km. Il s'agit de la ligne Pau - Canfranc.

**38.** Le portillon du Chemin Vert pourrait parfaitement relever de la quatrième catégorie de PN qui englobe « les passages privés utilisés sans surveillance spéciale par les particuliers ou les collectivités auxquelles ils sont concédés à leurs risques et périls... »

Il est possible que ce passage n'existe pas encore en 1921 car le conseil municipal de Soisy mentionne le 14 mai 1927 que son établissement vient d'être refusé par l'administration supérieure.

**40.** En 1954, le CTR fait partie d'une équipe de trois agents qui se partagent deux services journaliers : 5 h 00 - 14 h 30 ; 14 h 30 - 1 h 00.

**41.** Le grand chemin agricole de Soisy à Deuil est constitué par les rues Jean Mermoz, Chemin Vert (Soisy), des Loges, Lucien Perquel (Montmorency) et Cauchois (Deuil).

Notons que la rue Trousselle et le Chemin Vert, qui la prolonge, constituent une partie de l'ancien chemin de Soisy vers la route d'Auvers à Saint-Denis. Quant au