compagnies de Velu-Bertincourt à Saint-Quentin, Crécy-Mortiers à La Fère, Achiet à Bapaume et Boisieux à Marquion, décide de confier ses intérêts à la CGVFIL, dont le président-directeur général, rappelons-le, n'est autre que Francis Level.

La Cie EM et la Compagnie du Nord

Comme nous l'avons déjà souligné, les liens entre les deux compagnies sont très étroits. D'abord au niveau des hommes. Émile Level n'a jamais cessé de faire appel à la grande compagnie comme conseillère, comme financière ou comme aide technique. Les diverses sociétés qu'il a montées, la Compagnie de Picardie et Flandres, la Société générale des chemins de fer économiques, etc., ont vu le jour dans le giron même de la Compagnie du Nord. Rappelons pour mémoire que l'ingénieur Petiet, le créateur des locomotives « fortes rampes » — qui les premières vont gravir le coteau de Montmorency — et dont Émile Level est très probablement un disciple, occupe un poste de premier ordre au Nord. Il va sans dire aussi que Rey de Foresta en tant que membre du conseil d'administration du PLM ne peut que nouer des relations cordiales avec ses collègues du Nord.

Ces liens se concrétiseront de façon tangible dès la création et l'exploitation de l'EM, première réalisation d'Émile Level. Rey de Foresta, afin d'accélérer la procé-

sure, acquiert des terrains avoisinant la gare d'Enghien et les rétrocède à la compagnie le 27 mars 1866. Le Nord octroie la communauté en gare d'Enghien, réservant une salle d'attente et un quai spécifique pour les usagers de l'EM. Notons au passage que l'origine de l'EM ne commence pas au heurt de la gare d'Enghien, mais une centaine de mètres plus loin. Cela signifie que la Compagnie du Nord assure la totalité de l'entretien et du service, moyennant une redevance annuelle, déduction faite des ristournes reversées à la Cie EM pour chaque voyageur ou tonne de marchandises transitant à Enghien. Une équipe de trois agents Nord, puis SNCF à partir de 1938, assure l'entretien de la voie et de l'ensemble des bâtiments de la ligne.

Le Nord se charge également, à forfait, de la fourniture du combustible et de la traction des trains, en affectant à ce service deux machines, plus une de réserve. Remarquons que la Cie EM n'a jamais possédé en propre de locomotives, bien que l'indicateur Marchal lui en attribue fautiveusement deux à partir de 1928. Le personnel de la traction, trois équipes de deux agents (mécanicien et chauffeur), appartiennent naturellement au Nord, puis à la SNCF.

L'atelier du Landy facture à prix coûtant l'entretien du matériel remorqué, ce qui ne manquera pas de soulever quelques problèmes à l'administration du séquestre qui devra, en 1940, revoir à la hausse les tarifs pratiqués. De même, le Nord fournit

à la Cie EM le complément, voire le remplacement, du matériel voyageurs et marchandises. Ainsi, les voitures simples qui complètent les rames le dimanche sont louées pour la journée, la Cie EM ne possédant que trois voitures à impériale.

En 1866, la Cie EM appointe un personnel des plus réduits. En tout, neuf personnes : un secrétaire de direction et un courrier au siège, une receveuse, deux hommes d'équipe et un chef de gare à Montmorency, un chef de train et deux conducteurs gardes-freins. Parfois, la Cie EM s'adjoint un ingénieur ou un inspecteur. Sous le régime du séquestre, la SNCF remplacera progressivement, à la faveur des départs à la retraite, les agents EM par des agents SNCF. Ainsi du personnel de la gare de Montmorency. Entre les deux catégories de personnels, peu de différences — le travail et les horaires sont les mêmes pour tous — à ceci près que les avantages sociaux ne sont pas distribués également : les agents SNCF, en position de détachement, bénéficient de primes et de journées supplémentaires de repos.

En 1954, sur les vingt-et-une personnes affectées au service de l'EM, neuf dépendent de la SNCF. Outre les six agents composant les trois équipes de la traction, on compte le chef de gare de Montmorency et ses deux adjoints. A noter que les deux haltes (Soisy et la Pointe-Raquet), ainsi que les passages à niveau, sont gérés par des femmes. Certains trains peuvent être accompagnés soit par des