

Tacot dans le vocabulaire courant. Malgré tout, la défense de la ligne, faute de moyens de substitution adéquats, reste à l'ordre du jour.

Le 3 février 1950, majoration de 40 % s'appliquant aux billets de 2^e et 3^e classe, y compris les cartes hebdomadaires, et de 100 % pour les cartes d'abonnement ordinaires : le billet de 3^e pour le trajet Montmorency - Enghien passe de 20,00 à 28,00 francs, et pour le trajet Montmorency - Paris de 62,00 à 70,00 francs. La carte hebdomadaire Montmorency - Enghien passe de 120,00 à 170,00 francs et la carte hebdomadaire Montmorency - Paris de 250,00 à 305,00 francs. Les pressions auprès des services intéressés se font de plus en plus nombreuses. La menace d'une neutralisation, voire d'un abandon total de la ligne se renforce de mois en mois. En haut lieu, on perçoit le danger d'une explosion de colère. Le ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme avait déjà dû temporiser en refusant la majoration établie pour les 4 et 28 janvier 1949, majoration qui, selon l'administrateur du séquestre, aurait pu résorber en partie le déficit chronique de la ligne. Le 19 septembre 1949, puis le 19 octobre, il refuse à nouveau de relever le prix des cartes hebdomadaires, mesure qui tendait à les mettre au niveau des cartes hebdomadaires du service routier.

La majoration du 3 février 1950 devait ramener à 4,5 millions de francs le déficit d'exploitation. Il s'élevait à 9 millions de francs en 1949. Au banc des accusés, la

carte hebdomadaire du travail créée en... 1935 !

Les derniers efforts pour combler ce que l'on n'appelait pas encore un « trou » se révèlent aussi vains que les premiers, malgré quelques réajustements tarifaires. Il n'y a plus aucun espoir de sauver le Refoulons.

Quand le Refoulons « fait des siennes »

La première mention connue d'une interruption de trafic par suite d'un accident apparaît dans un rapport d'inspection en date du 28 juillet 1882 — nul doute, cependant, qu'il y en eut quelques autres avant cette date. L'ingénieur des Mines révélait alors qu'au cours de l'année écoulée (juillet 1881 - juillet 1882) s'étaient produits trois déraillements ayant eu pour conséquence la suppression de quatorze trains mixtes. A l'origine du premier, une aiguille entrebâillée. Le second résultait de la manœuvre trop tardive d'une aiguille. La cause du troisième ne put être déterminée d'une manière précise.

Ces incidents dus à des fautes humaines ne mettent pas en cause la fiabilité du matériel ni le profil de la ligne. Par contre, le même ingénieur mentionne que deux trains se dirigeant sur Montmorency sont restés en détresse après avoir patiné à l'origine de la rampe qui précède le passage à niveau de la rue de Jaigny : « les voyageurs ont dû continuer à pied jusqu'à destination. »

Si le rapport entre les trains retardés ou supprimés et les trains qui ont circulé n'atteint que 0,1 %, ce chiffre cache cependant une réalité quotidienne que vont affronter les usagers de la ligne, et plus particulièrement les Montmorencéens. Réalité qui ne fera que s'aggraver avec le temps. La presse ne manquera pas de s'en faire l'écho. Le samedi 10 février 1894, *Le Petit pontoisien* rapporte que le 3 février précédent, le train direct de 8 h 13 a déraillé deux cents mètres après la gare de Montmorency. La machine a été renversée. Aucun blessé n'est à déplorer, grâce à la présence d'esprit du mécanicien qui a reçu, ainsi que le chauffeur, quelques contusions sans gravité. *Le Petit pontoisien*, après avoir précisé qu'il s'agit là du deuxième accident en huit jours, conclut par cette apostrophe :

« Messieurs les administrateurs du tramway, hâtez-vous ! »

Le torchon brûle à ce point entre la Cie EM et usagers que ceux-ci espèrent ardemment la création du tramway Enghien - Montmorency promise depuis un certain temps. La concurrence entre deux moyens de transport obligera, espèrent-ils, la Cie à revoir la sécurité et le confort qu'elle leur doit. Déjà, en 1890, *Le Journal de Montmorency* dans son numéro 5 du dimanche 6 avril et *Le Courrier d'Enghien-Montmorency* dans son numéro 304 du 29 mars annonçaient comme un bienfait la possibilité d'une absorption de la Cie EM par la Compagnie du Nord.