

que) 2,00, juste au milieu de la courbe, par suite d'une rupture de rail, le train déraile. Le déraillement du 23 août 1942 nous est mieux connu encore, le dossier complet de l'affaire ayant été conservé :

« Vers 18 heures, le train E 36 tracté par la machine 040 TA 87 déraile dans le sens Montmorency - Enghien par suite d'un surécartement d'un rail au passage de la machine dans la courbe à droite de 350 m de rayon, au kilomètre 2,60 à proximité du PI (passage inférieur) de la rue de la Fontaine-Saint-Paul. A cet endroit, la voie présente une déclivité de 45 mm/m et le convoi n'a pu être arrêté que 120 m en contrebas, au PK 2,480.

La machine, le fourgon et trois voitures sont complètement dérailés ; la dernière voiture n'a que l'essieu avant de sorti.

On ne déplore aucune victime, mais le trafic est interrompu jusqu'au lendemain 24 août à 20 h 29. Quant au matériel roulant, seule la locomotive présente quelques avaries minimales. Par contre, les dégâts sur la voie sont plus conséquents : douze rails doivent être remplacés, de même que cent traverses de voie et une traverse spéciale de tablier métallique (...). »

Dans la conclusion de son rapport sur cet accident, l'ingénieur de la Voie ne peut que constater l'état de vétusté d'une ligne

qui ne répond plus aux sollicitations des charges roulantes. Or, la mise sous séquestre de l'EM interdit l'adoption de mesures qui auraient pu être prises si les installations avaient appartenu à la SNCF. Dans l'immédiat, insiste l'ingénieur, il est plus que nécessaire de porter les efforts des services concernés sur les points les plus critiques, même si en fin de compte la garantie de sécurité s'avère relativement faible.

Le 4 septembre suivant, le sous-préfet décide qu'il y a lieu d'astreindre la Cie EM à reconstruire la ligne dont elle vient de se dessaisir au profit de la SNCF, la Société nationale assurant la régie depuis le 2 décembre 1940. Dérobade de la Cie EM et refus de la Société nationale de participer au déficit plus que prévisible d'une telle opération.

L'enquête qui s'ensuit confirme l'état critique de la voie : de nombreux rails sont arqués, faussés, aplatis dans le bas rayon des courbes ; celles-ci ont un dévers beaucoup trop important malgré la faible vitesse — 30 km/h maximum — car on enregistre pas moins d'une trentaine de ruptures par an, surtout dans la partie amont de la ligne, région des courbes et rampes les plus fortes.

Deux ans après, les choses n'ont fait qu'empirer et Francis Level est nommé mis en cause dans un article, très marqué par l'époque, de *La Tribune* du 29 août 1942, intitulé *Un pas de plus vers la catastrophe : nouveau déraillement du Refoulons* :

« Une fois de plus, le Refoulons a déraillé. Un peu après 18 h 00, dimanche, la locomotive et les wagons — sauf le dernier, à impériale — ont couché les rails et ont labouré la voie.

L'accident, strictement matériel heureusement, s'est produit à quatre cents mètres de la gare de Montmorency, près d'un petit pont de bois que les usagers connaissent bien. Le pire a pu être évité grâce au sang-froid des conducteurs, qui ont renversé la vapeur à l'instant critique. Les voyageurs, très nombreux à cette heure de retour vers Paris, ont continué leur chemin à pied jusqu'à Enghien.

Deux trains de secours ont été demandés à la Chapelle et le service partiel a été rétabli le lendemain lundi, à partir de 12 h 40 entre Enghien et Soisy. L'exploitation normale — si l'on peut s'exprimer ainsi — a pu être reprise le soir, avec le train de 21 h 24 pour Montmorency.

Voilà la nouvelle dans sa plus sèche vérité. Elle appelle des commentaires.

C'est le second déraillement qui se produit depuis Noël. Une fois encore, la providence a fait qu'aucune victime ne soit à déplorer. C'est miracle, car si l'antique voiture à impériale avait, elle aussi, déraillé, il est fort probable qu'elle