

se serait déversée et qu'une bonne dizaine de cadavres serait à verser au compte de monsieur Level.

Car il s'agit encore de lui. M. Level est, on le sait, le copropriétaire de cette ligne impossible que la SNCF, nommée séquestre, administre présentement.

Mais si les ingénieurs et les administrateurs de la SNCF ont constaté l'état de la voie, qu'il est, depuis longtemps, criminel de laisser ainsi, sans réparations sérieuses, M. Level, lui, continue à s'opposer — on ne sait trop comment — à ce qu'aucune dépense ne vienne entamer les scandaleux bénéfices que peut réaliser la société propriétaire.

M. Level et les responsables des accidents multiples enregistrés depuis vingt ans et plus considèrent que la ligne tiendra aussi longtemps qu'eux, et qu'il est inutile d'engager des frais dont, seuls, et pour la première fois, les voyageurs auraient le bénéfice.

C'est dans cet ordre d'idées que les exploitants du Refoulons continuent à payer neuf cents francs par mois des employés pères de quatre enfants...

Nous dénonçons M. Level et ses complices à M. le ministre des Communications, après l'avoir fait maintes fois et sans résultat devant ses prédécesseurs des Travaux publics.

Si, devant le danger imminent

d'un nouvel accident, le gouvernement (...) n'arrache pas des mains des catastrophards leur instrument de gain, aujourd'hui de mort, demain, nous serons fondés à croire que certains hauts fonctionnaires de la SNCF et d'ailleurs ont partie liée avec eux. Et nous les dénoncerons à leur tour.

Voilà. C'est tout pour aujourd'hui. »

Cette dénonciation vindicative, toute imprégnée de relents malsains, n'expose pas moins l'exaspération des usagers censés être véhiculés, mais qui se retrouvent le plus souvent réduits à l'état de piétons. Encore et toujours, les accidents se succèdent. Le 6 janvier 1943, le maire de Montmorency en déplore une série dont le dernier en date, celui du 4 janvier, s'est traduit par une interruption de cinq heures du trafic, suite à un déraillement de locomotive.

En juin 1946, le service de l'Exploitation signale une énième fois l'état particulièrement mauvais de la voie dans la courbe au PK 0,300, dans l'alignement droit suivant la Pointe-Raquet et au passage à niveau 2 bis (Soisy). La substitution de quatre cents mètres de voie proposée au mois de janvier précédent comprenait déjà les points signalés. Les travaux seront réalisés au cours de l'année. Six cent quarante-cinq traverses neuves remplaceront les plus défectueuses. Il faudra encore en changer quatre cents en 1947.

On prévoira également de remplacer par des scories le ballast devenu complètement boueux en gare de Montmorency, dans la traversée des quais de la halte de Soisy et dans celle de la halte de la Pointe-Raquet.

En 1947, durant le seul mois de mars, deux déraillements viennent encore allonger la liste des incidents. Le 7 mars, la machine 040 TA 48 déraille par suite d'une rupture d'un ressort de suspension résultant du mauvais état de la voie. Le 12 mars, la machine déraille en gare de Montmorency, suite à un écartement de la voie.

Les rapports se multiplient, dénonçant la situation inquiétante dans laquelle est laissée la ligne. Un chef mécanicien, à la suite d'un accompagnement sur la voie dresse un bilan plus que sombre :

- Très mauvaise tenue des machines ayant pour cause un affaissement de terrain à certains endroits ;
- Plusieurs traverses rompues sous la semelle des rails ;
- En certains endroits, ces traverses ne sont plus que des bouts de bois vermoulus dans lesquels les tirefonds n'ont plus aucune prise ;
- 80 % des éclisses sont desserrées et plusieurs ne possèdent de boulons que d'un côté du rail, et dans les courbes, il y a des déportements anormaux de la voie ;
- Chaque semaine, le dépôt des Joncherolles enregistre des avaries à ses machines : ruptures de tige et de ressort ;
- Quant au garage de Montmorency,