Chapitre IV : UNE MORT PRÉMATURÉE

Si, pendant soixante-dix ans, l'EM connut parfois des moments difficiles, elle réussit cependant toujours à se tirer tant bien que mal d'affaire. Mais, à partir de 1936, trois crises graves vont la frapper durement, en 1937, 1940 et 1945, l'acheminant inexorablement vers une quatrième et dernière crise, celle de 1954, dont elle ne se relèvera pas.

Le quiproquo de 1937

Comme se plaisent à le souligner en maintes occasions les concessionnaires, puis leurs successeurs, la Cie EM a réussi, sans avoir recours aux deniers de l'État, du département ou des communes, à construire, puis à gérer la ligne EM.

Excédentaire jusqu'en 1936, elle vit de ses seules ressources et distribue à ses actionnaires de confortables dividendes. Incorporée à un groupe de quatre autres lignes, sa gestion est rationalisée. Or, en 1936, la situation évolue. Pour la première fois, la petite compagnie, si fière de son indépendance, accuse un déficit important. Si bien que son directeur, Francis Level, est contraint de solliciter l'aide de l'État, pour poursuivre l'exploitation. Une enquête s'ouvre, que diligente un contrôleur du ministère des Travaux publics. Ce dernier obtient un rendez-vous du maire de Montmorency, qui le reçoit un jeudi de la fin décembre 1936.

On sait que les rapports entre Francis Level et Raymond Perquel sont plus que tendus. Déjà, en 1921, le maire de Montmorency avait menacé d'entamer une procédure dans le but de déclarer la déchéance de la Cie EM au profit de l'État. Les choses, depuis, s'étaient quelque peu arrangées, mais chacun restait sur ses gardes. Un quiproquo allait rallumer le feu qui couvait.

Ce jeudi de fin décembre 1936 donc, la conversation s'engage sur les conditions de l'exploitation, l'état du matériel, les surtaxes imposées aux usagers et les perspectives de modernisation à court et long terme. Rien d'autres que ce que la municipalité ne cesse depuis toujours de réclamer n'est évoqué.

Or, dans son rapport, le contrôleur mentionne qu'au dire de la municipalité, la ligne pourrait disparaître « sans inconvénients » pour les usagers. Mauvaise interprétation, approximation, intention délibérée ? On ne sait, mais le propos attribué à Maurice Rincheval, conseiller municipal, fait mouche et provoque une suite de réactions en chaîne : le 23 février 1937, Francis Level informe Monsieur Petit, conseiller municipal, de sa stupéfaction devant une telle attitude. Les usagers, quant à eux, signent massivement, dès le 15 février, une pétition hâtivement rédigée à la main confirmant, s'il en était

besoin, qu'ils ne veulent en aucun cas la disparition de leur ligne :

« Monsieur le Maire,

Les habitants soussignés se sont vivement émus d'apprendre qu'à la suite d'une observation faite par un membre de la municipalité au délégué du ministère des Travaux publics, le département aurait décidé la suppression de la ligne de chemin de fer Enghien - Montmorency.

Ils sont très surpris qu'une telle mesure ait pu être envisagée sans que les intéressés (en la circonstance tous les usagers) soient dûment consultés, et vous prient instamment de provoquer de toute urgence une délibération motivée du conseil municipal ayant pour effet de maintenir le statu quo, jusqu'à ce que le problème ait fait l'objet d'une étude approfondie après enquête auprès des habitants. »

Reprenant en main une situation qui semblait lui échapper, le conseil municipal s'en tire en adoptant le 27 février une délibération dans laquelle il se dégage de toute responsabilité (*document annexe 8*) :

« Le conseil municipal, ému d'apprendre qu'il est question de suspendre l'exploitation du chemin de fer d'Enghien à Montmorency, proteste contre une telle mesure qui