serait de nature à porter un grave préjudice à la commune, au commerce local et aux usagers composés en grande majorité de travailleurs.

Il attire l'attention des pouvoirs publics sur cette situation et les invite à prendre toutes mesures propres à y remédier. »

Cette première péripétie, on ne peut plus obscure, a le mérite de définir la position des trois partenaires : la Cie EM à bout de souffle qui cherche quelque échappatoire pour se sortir de ce mauvais pas ; les pouvoirs publics qui ne désirent en aucun cas assumer le déficit d'une compagnie privée ; la municipalité de Montmorency qui n'a pour l'heure que des griefs à présenter contre cette même compagnie jugée incapable d'assurer un vrai service public. Chacun se résoudrait à la disparition de la ligne, mais la population, qui estime par ailleurs être en droit de bénéficier de meilleurs moyens de transport, ne veut absolument pas entendre parler d'une quelconque suppression.

La débâcle : exode et limogeage

Juin 1940.

L'avance des troupes allemandes est foudroyante. La panique jette sur les routes de France des millions de réfugiés. C'est l'exode. Pour le Refoulons aussi.

Le 11 juin, à 14 heures, un dernier convoi part de Montmorency, emportant avec lui le personnel de la Cie EM qui se replie. Il gagne Ivry, Étampes et, de là, se dirige sur Limoges.

Ce qui permet à *La Tribune* de titrer le 5 octobre 1940 :

Le Refoulons a été limogé.

Voici comment Géo. H. Lefèvre, l'auteur de l'article, décrit sa rencontre avec son cher vieux train.

« C'est tel que je vous le dis. J'ai rencontré le petit train sur une voie de garage à Limoges, une nuit où j'avais assez de passer mes dernières heures de soldat sur un banc de jardin public. J'avais décidé de m'introduire dans un wagon vide. J'avisais donc, dans l'ombre, une rame courte qui me paraissait devoir rester en gare, et j'entrais dans un compartiment.

Un coup de lampe électrique me révéla aussitôt l'identité de mon hôte. C'était lui ! Lui avec ses banquettes aplaties et crasseuses, et son odeur compartimentale à base de pipi de chat. Rien qu'à cela je l'avais reconnu — lui avec ses impériales comme on n'en fait plus nulle part au monde.

J'ai dormi dans ses flancs avec la doulce certitude que si, par hasard, il se mettait en route, il ne pouvait guère que me ramener vers son tronçon de ligne où j'avais hâte de terminer cette deuxième campagne particulièrement éreintante en raison des courses de vitesse imposée aux anciens poilus des stables tranchées.

Tout de même avant de m'endormir, j'ai songé à la redevance que pourraient me demander les administrateurs de la société d'exploitation s'ils apprenaient que j'avais pris place sans billet, donc frauduleusement, dans une voiture de leur train.

Je m'engage à examiner ça avec eux dès qu'ils auront ramené leur tacot dans le droit chemin. Car, eux aussi, auront des comptes à rendre.

En effet, comment peut-on imaginer que les exploitants aient songé à mettre à l'abri un objet qu'ils ont depuis longtemps inventorié à zéro. A moins qu'ils ne le considèrent comme une pièce de musée.

En attendant, une Micheline ou tout autre autorail ferait bien l'affaire des Montmorencéens qui doivent se taper trois, quatre, cinq kilomètres à pied pour aller à leurs affaires ou en revenir (...).

La place du Refoulons n'est plus à Limoges ; elle est entre Montmorency et Enghien, ou au musée de la voiture à Compiègne. »

Énergiquement invité par Montmorency à reprendre l'exploitation au plus tôt, Francis Level accepte sous réserve du