versement d'une subvention ou d'une avance de fonds, les derniers résultats se révélant particulièrement déficitaires. En réponse au refus outré de Montmorency, sans préavis, Francis Level licencie tout son personnel le 30 juin 1940.

Une page vient de se tourner. Mettant fin à soixante-quatorze années d'une exploitation indépendante, Francis Level abandonne à l'État, ou à n'importe qui d'autre en voudra, la dépouille d'une ligne moribonde.

Montmorency et Soisy se retrouvent sans moyens de transport, la société de transports routiers ayant de son côté été réquisitionnée. C'est pourquoi, le 26 août 1940, Montmorency demande au ministre de tutelle, conformément à l'article 40 du cahier des charges, la mise sous séquestre immédiate de la ligne EM pour assurer la reprise du service⁽³¹⁾. Des négociations tripartites s'engagent aussitôt. Montmorency joue à fond sur son isolement qui porte préjudice non seulement à son commerce mais aussi à son rôle de chef-lieu de canton, siège d'un hôpital, de maisons de repos, de l'enregistrement, de la perception, de la justice de paix, du conseil des prudhommes. Francis Level continue sur la voie des contre-propositions. La SNCF reste prudente, refusant de toute manière de prendre en charge le moindre déficit.

On semble enfin s'acheminer vers un accord et *La Tribune* peut annoncer, le 12 octobre 1940 :

« Quant au Refoulons, il va nous

être rendu — mettons d'ici une quinzaine. M. Fournier, président du conseil d'administration de la SNCF écrivait vendredi dernier à M. Patenôtre-Desnoyers (président de la délégation spéciale de Montmorency) que le secrétaire d'État aux Communications avait présenté un projet de décret tendant à mettre la ligne sous séquestre et d'en confier l'exploitation provisoire à la SNCF.

M. Patenôtre-Desnoyers a aussitôt remercié M. Fournier au nom de la population.

Donc, si comme nous le constatons avec plaisir aujourd'hui, les formalités administratives actuelles sont réduites au minimum, le décret, une fois signé par le Maréchal, chef de l'État, entrera aussitôt en vigueur, c'est-à-dire dans quelques jours.

Patientons. »

Le 19 octobre, toujours rien. Pourtant, *La Tribune* titre :

Le petit train n'est pas un bateau
Et d'expliquer :

« Nous avons annoncé, sur la foi d'une information de la meilleure source, que le Refoulons serait remis en service le 15 octobre.

Voici les dernières nouvelles :

En attendant la signature du décret qui doit être pris à Vichy, le réseau Nord a entrepris la réfection de la voie qui est en très mauvais

état. Certains rails sont usés ; il y a à poser quelque trois cents traverses. Le matériel provisoirement limogé⁽³²⁾ est revenu au Landy où il est heureusement soumis à quelques indispensables réparations.

Malgré cela, nous pensons que notre petit train roulera d'ici quelques jours.

Cela est si vrai que nous avons tenu en main le nouvel horaire, celui que nous publierons dès que l'heure H aura sonné (...).

Rappelons que le réseau Nord de la SNCF n'assure que la régie de la ligne et qu'elle n'en prend pas l'exploitation à sa charge. Une remise en route, voilà tout, avec des moyens de fortune ou, plutôt, d'infortune. »

Enfin le décret tant attendu est promulgué le 26 octobre 1940 (*document annexe 9*). Prononçant la mise sous séquestre à compter du 1^{er} octobre 1940, il nomme comme administrateur du séquestre monsieur Le Besnarais, directeur général de la SNCF qui gèrera la ligne provisoirement aux frais et risques de la compagnie concessionnaire. Le décret prend fin le 31 décembre 1940. Le service de l'Exploitation se prépare à prendre la relève de la Cie EM. Il informe le service central du Mouvement, le 29 octobre, que toutes les dispositions ont été prises pour assurer le service. Une rame est formée, constituée d'une voiture de 2^e classe, de trois voitu-