

du aux derniers combats. La ligne Paris - Enghien - Ermont inaugure cette reprise. Puis, c'est le tour de l'EM, mais seulement pour quelques heures. Affolement des populations. Désarroi du maire : « Que se passe-t-il ? »

— Pénurie de charbon, manque de locomotives.

— Quoi ? De qui se moque-t-on ? La gare de Montmorency dispose d'un stock de charbon de dix jours, charbon qui ne cesse par ailleurs d'affluer dans les dépôts de la région parisienne. Quant aux machines, s'il est vrai que la configuration particulière de la ligne ne tolère que des machines très puissantes, le dépôt des Joncherolles en possède trois pour assurer ce service. De plus, on en sait d'autres du même type au dépôt du Bourget. Alors, qu'attend-on pour remettre le Refoulons en service ?

En l'absence de toute réponse, le maire de Montmorency en réfère, le 4 octobre 1944, à René Mayer, ministre des Transports, qui lui rétorque que le service a dû être suspendu pour mettre les machines à la disposition des autorités militaires. La guerre a ses exigences... Le service reprend enfin et pour de bon, le 11 octobre suivant.

Le 8 mars 1945, le séquestre de l'EM est reconduit par un nouveau décret publié au *Journal officiel* du 13 avril 1945. La seule modification significative porte sur le choix de l'administrateur du séquestre : celui-ci aura rang de directeur et sa désignation devra être homologuée par le ministre des Travaux publics et des

Transports. Monsieur Hébert, directeur de la région Nord, à peine nommé, examine les comptes d'exploitation et adresse au ministre, le 6 mai 1945, le bilan de la situation : le déficit s'accroissant irrémédiablement, la fermeture de la ligne lui paraît être la solution la mieux appropriée. Une décision rapide s'impose, car la voie arrive à la limite d'usure et son exploitation devient chaque jour plus difficile, malgré un entretien minimum quotidien.

La situation s'aggrave brusquement en 1947 et, le 22 mars, l'administrateur du séquestre renouvelle sa demande de déclassement de la ligne. Dans un premier temps, ce terme signifie que la ligne EM, classée d'intérêt général, deviendrait d'intérêt local. Ainsi, le déficit, actuellement financé par l'État — la Cie EM ne pouvant faire face à ses responsabilités — serait comblé par le département et les communes. Refus catégorique des intéressés. Dans un deuxième temps, déclassement signifie purement et simplement suppression. Tollé général, pétitions, interventions, lettres. Devant cette levée de protestations, les autorités calment le jeu par un programme de réfection de la gare de Montmorency — remise à neuf de l'escalier en ciment, reconstruction de l'urinoir — et de remplacement des traverses usées. Cela rassure, mais ce qui redonne véritablement espoir, ce sont les essais d'une draineuse automotrice. Malheureusement l'expérience tourne court en octobre. Elle aura au moins le mérite

de démontrer que l'on s'occupe de la ligne.

Il n'empêche que, méfiant, le conseil municipal de Montmorency prend une délibération le 6 décembre 1947, protestant avec véhémence contre un projet de déclassement qui ne manquerait pas de paralyser la vie économique et commerciale de la ville, et de provoquer une gêne extrêmement préjudiciable à la majeure partie de la population, « essentiellement laborieuse », ainsi qu'aux lycéens de la région qui fréquentent les annexes 1 et 2 du lycée Jacques Decour. Le conseil municipal de Soisy adopte dans sa séance du 28 janvier 1948 la même délibération. Transmise au préfet de Seine-et-Oise, le 4 février, elle reçoit le soutien du sous-préfet qui souligne les services rendus par cette ligne dans une région très peuplée.

Les deux conseils municipaux ont toutes les raisons de s'inquiéter, car au ministère des Travaux publics et des Transports, la décision de supprimer définitivement la ligne, au plus tard le 8 juin 1948, vient d'être prise. A moins de trouver une solution dont l'application permettrait de

►
Les lycéens du lycée Jacques Decour descendent précipitamment des voitures tandis que les militaires du fort de Montmorency attendent sagement pour monter. La population « essentiellement laborieuse », quant à elle, ne semble pas s'inquiéter pour trouver une place assise dans un train de plus en plus déserté.