

comblent le déficit qui s'élève, selon les sources, de quatre à neuf millions de francs par an, voire quinze à vingt millions. Or, les solutions ne courent pas les rues.

André Lévy, président de la CGVFIL, en a une. Constatant, d'une part, que l'utilisation de la vapeur comme mode de traction contribue considérablement à l'accroissement du déficit et, d'autre part, que les disponibilités de la Cie EM sont insuffisantes, il propose aux municipalités la souscription d'un emprunt qui servirait à l'achat de trois tracteurs « Diésel » et de trois remorques appropriées, ainsi qu'à la remise en état des voies. Par ailleurs, il préconise la suppression des réductions tarifaires, elles aussi responsables, pour une bonne part, du déséquilibre financier. La distribution des cartes hebdomadaires, sans limitation d'appointments, provoque de nombreux abus : 80 % des voyageurs bénéficieraient ainsi d'un tarif très inférieur au prix de revient de l'exploitation d'une ligne déficitaire. Il faut donc remettre de l'ordre dans la gestion et accepter une charge supplémentaire pour les usagers.

Ces propositions reçoivent un accueil mitigé et sont rangées au fond d'un tiroir. Une autre solution pourrait encore être envisagée. Celle d'un reclassement dans le cadre d'une régie autonome des transports en commun de la région parisienne, dont le statut est actuellement à l'étude. De la sorte, la ligne pourrait bénéficier d'une subvention de l'État. Aucune suite n'est donnée à cette possibilité.

L'idée d'un remplacement de la voie ferrée par un service routier commence à gagner du terrain, mais de nombreuses réserves en retardent encore l'adoption par le plus grand nombre<sup>(33)</sup>.

Le 23 février 1948, une affiche laconique, mais rassurante, placardée à la mairie de Montmorency, dément le dernier bruit qui court :

*Avis  
d'une visite faite au Ministère des Travaux publics, le mercredi 18 février dernier. Il résulte qu'il est inexact que la ligne Montmorency - Enghien cessera de fonctionner le 8 juin 1948. Les services intéressés de ce ministère déclarent que la cessation de l'exploitation de cette petite ligne n'a jamais été envisagée.*

Pendant deux ans, plus rien. Quelques lignes au détour d'une délibération de conseil municipal nous apprennent que tout danger est provisoirement écarté, tout au moins jusqu'au vote définitif du régime de la Régie autonome des transports parisiens, la RATP (Conseil municipal de Soisy du 13 mars 1948). Mais en réponse à la protestation du conseil municipal lors du réajustement tarifaire de janvier 1950, le ministère a beau jeu d'acquiescer et de proposer comme solution la suppression de cette ligne par trop déficitaire qui serait remplacée par une route construite en lieu et place de la voie ferrée. Et voilà que le déclassement revient sur le devant de la scène, la CGVFIL approuvant le ministère.

La décision, une nouvelle fois, est reportée à plus tard.

## L'adieu du 30 juin 1954

Septembre 1953.

La menace grandit. Le maire de Montmorency alerte députés, sénateurs et collègues des environs. Cette fois-ci, c'est sérieux. Lettres et coups de téléphone convoquent les troupes pour une importante réunion qui se tiendra en mairie le samedi 31 octobre 1953.

Mairie de Montmorency  
Samedi 31 octobre 1953  
10 heures

La salle des réunions est comble. La municipalité de Montmorency, celle de Soisy, entourent les deux orateurs prévus : M. Robert Bichet, député de la circonscription et rapporteur de la commission des transports à la Chambre — un expert ! —, et M. Delassus, ingénieur en chef à la SNCF.

Le silence, de rang en rang, tue les conversations, les saluts et les interpellations à la volée. Monsieur Bichet prend la parole. Tableau connu des conditions de l'exploitation, courbes, chiffres, moins connus, mais tout aussi noirs. Un mot revient comme un leitmotiv dans la bouche de l'orateur : « déficit, déficit, déficit ».

L'auditoire comprend alors que les dés sont jetés. Et bien jetés. Des entretiens que M. Bichet a eus avec les plus hautes