

C'était sans compter sur la loi des huit heures qui interdit à la Cie EM de maintenir l'amplitude de la journée de travail de son personnel telle qu'elle existait avant guerre. D'un autre côté, l'accroissement massif des charges sociales dû à l'augmentation éventuelle du personnel lui serait, affirme-t-elle, fatal. Le rétablissement des trains de soirée, les samedis et dimanches, va empoisonner les relations entre voyageurs, Cie EM et municipalités de 1919 à 1921.

Montmorency, se sentant une nouvelle fois menacé dans son existence, mène la bataille. La suppression, depuis 1914, du train de 0 h 30 au départ d'Enghien, empêche, selon ses dires, bon nombre de commerçants, industriels, propriétaires et employés de venir « villégiaturer » à Montmorency ou de s'y fixer définitivement. La dernière correspondance est assurée avec le train partant à 22 h 00 de Paris, ce qui oblige effectivement les Montmorencéens à se coucher bien tôt ! Dans l'autre sens, le dernier train de Montmorency assurant la correspondance de 21 h 14 à Enghien oblige les Parisiens à trop raccourcir leur journée de détente.

Propos virulents, pétitions, délibérations du conseil municipal de Montmorency, notamment celles du 19 juillet 1919 et du 21 décembre 1920, aboutissent, après maintes tractations laborieuses, à la signature, le 8 août 1922, d'une convention passée entre le ministre des Travaux publics et la Compagnie du Nord qu'enté-

rîne le décret ministériel du 11 août 1922. Moyennant une surtaxe due par chaque utilisateur de train supplémentaire, l'horaire des quatre trains tardifs est aménagé pour permettre la correspondance avec les trains de ou pour Paris :

Montmorency :	22 h 49	23 h 42
Enghien :	22 h 58	23 h 51
Paris :	23 h 20	00 h 15
Paris :	22 h 50	00 h 20
Enghien :	23 h 10	00 h 48
Montmorency :	23 h 19	00 h 57

La mesure prend effet dès le 19 août pour une durée d'un an. Bien que l'utilisation de ces trains s'avère très faible, la convention est reconduite trois années de suite⁽²⁷⁾. En juillet 1924, Montmorency propose de remplacer la surtaxe, difficile à organiser et coûteuse en personnel, par une tarification uniforme pour tous les usagers de la ligne EM⁽²⁸⁾. Une augmentation minime du prix des billets et abonnements permettrait en outre la mise en marche de trains supplémentaires quotidiens à titre définitif. Assuré de l'appui de la toute jeune Ligue des voyageurs de Montmorency et de celui plus modéré de la ville de Soisy, le maire de Montmorency engage les pourparlers avec la Cie EM qui aboutissent le 7 mars 1925. Les nouvelles dispositions entreront en vigueur le 20 août suivant. L'augmentation porte sur les billets simples, les billets aller et retour et les abonnements. Les voyageurs pour ou de La Pointe-Raquet échappent à cette mesure.

Les horaires des deux paires de trains du soir sont aménagés d'après le nouvel horaire du Nord :

Montmorency :	22 h 49	23 h 33
Soisy :	22 h 53	23 h 37
Pointe-Raquet :	22 h 55	23 h 49
Enghien :	22 h 58	23 h 42
Paris :	23 h 21	00 h 06
Paris :	22 h 50	00 h 45
Enghien :	23 h 05	01 h 10
Pointe-Raquet :	23 h 08	01 h 13
Soisy :	23 h 11	01 h 16
Montmorency :	23 h 14	01 h 19

La crise économique de 1929, les lois sociales de 1936-37 aggraveront les difficultés d'exploitation jusqu'à compromettre gravement l'existence de la ligne. En 1938, elle assure cependant vingt-neuf allers et retours en semaine et trente-deux les samedis, dimanches et fêtes.

1914 avait marqué un coup d'arrêt à l'expansion de la ligne, 1940 sera plus dur encore. Ce n'est qu'après bien des vicissitudes et plusieurs rappels à l'ordre que la ligne EM, sous l'égide de la SNCF, reprend son service en décembre 1940, après six mois et demi d'interruption. Service bien amoindri puisqu'on ne compte plus que quatorze allers dans le sens Enghien - Montmorency et quinze retours dans le sens Montmorency - Enghien. Seule concession, les trains de « midi » pour s'en revenir déjeuner sur la colline à 12 h 30 et s'en retourner à Paris à 13 h 20 et 14 h 40. Ajoutons à cela deux trains supplémentaires dans chaque sens les