De 1953 au 23 mai 1954, date de la publication du dernier horaire de la ligne — qui ne sera appliqué que trente-neuf jours — on n'enregistre aucune amélioration du service qui ne comporte plus que vingt-et-un allers et retours en semaine, vingt-deux le samedi et seulement dix-sept le dimanche. L'amplitude horaire de dix-sept heures permet un premier départ de Montmorency à 5 h 38 et un dernier à 22 h 11 en semaine. Les samedis et dimanches, celui-ci s'effectue à 0 h 50. D'Enghien, le premier départ est à 6 h 03 et le dernier à 23 h 47 ; et à 1 h 08 les samedis et dimanches.

Pour clore ce chapitre, il convient d'évoquer la constitution d'une nouvelle association d'usagers : l'Association amicale des usagers de la ligne d'Enghien à Montmorency, dont le but est d'obtenir, outre de meilleures conditions de transport, le maintien de la ligne que l'on sait très menacée. *L'Écho d'Enghien-Montmorency* du 17 septembre 1952 annonce la constitution d'un bureau provisoire composé de Mme Gonse-Boas, dont on assure que les importantes relations dans le milieu politique seront des plus précieuses, MM. Pointard, miroitier, Haller, Rincheval, le plus ancien des conseillers de Montmorency, Tubœuf, propriétaire du Café de la Gare, qui a pris l'initiative de l'action, Noachovitch, qui promet de mettre à profit ses relations dans les ministères, et Bensimon.

Le trafic voyageurs représente la part la plus importante du trafic de la ligne EM dont l'objectif principal, selon ses concepteurs, est de développer l'activité primordiale de Montmorency, la villégiature. Il n'est d'ailleurs pas rare que certains Parisiens mentionnent sur leurs cartes de visite leurs adresses parisienne et montmorencéenne. Ainsi, Rey de Foresta, qui demeure au 11, rue de Berlin dans le IX^{e} et au 14, rue Saint-Jacques. Ainsi, le comte de Pulligny dont la résidence principale se trouve au 4, rue Saint-Florentin dans le I^{er} et la villégiature au 19, rue Grétry.

L'étude du trafic voyageurs ne peut malheureusement être que très partielle. Nous n'en connaissons les statistiques qu'entre 1878 et 1919, soit sur une période de quarante-et-un ans qui commence onze ans et demi après la mise en service de la ligne et s'interrompt trente-cinq ans avant sa fermeture. Quelques données viennent cependant compléter le tableau. Ainsi apprend-on de la bouche d'Émile Level que le trafic s'élève pour le deuxième semestre 1866 à 230.000 personnes transportées. La courbe connaît ensuite une belle progression jusqu'en 1881 où le nombre des voyageurs atteint 305.366, chiffre record jamais atteint, Par contre, 1882 connaît un net recul de fréquentation dû à un printemps et un été pluvieux. Chemin de fer de villégiature et de promenade, la ligne EM est particulièrement soumise aux conditions climatiques. La crise économique qui frappe la France de 1884 à 1887 influence également le trafic qui connaît une forte diminution. La légère reprise de 1888 se trouve contrebalancée en 1889 par une nouvelle chute de la fréquentation. Les fêtes du Centenaire détournent de la forêt nombre de Parisiens qui lui préfèrent la tour de monsieur Eiffel et les magnificences de l'Exposition. Les efforts consentis par la Cie EM pour améliorer le service de la ligne en cette occasion ne sont pas payés de retour. De 1890 à 1893, le trafic enregistre une nouvelle hausse continue, interrompue en 1894 pour cause de printemps et d'été pourris.

L'ouverture de la halte de la Pointe-Raquet, en 1895, ne semble pas influer de façon décisive sur le taux de fréquentation. Son apport restera des plus modestes. De 3.680 voyageurs enregistrés en 1896, soit 1,32 % du trafic, on passe à 33.580 voyageurs en 1919, soit seulement 8,28 %.

La part de la station de Soisy reste aussi bien modeste. En 1878, on y comptabilise 18.890 voyageurs, soit 7,31 % du trafic, et 38.677 en 1919, chiffre le plus élevé de toute la période étudiée, soit 9,53 %.

La gare de Montmorency, cela n'est pas une surprise, se taille la part du lion avec 230.000 voyageurs en 1866, 228.519 en 1867, 285.181 en 1888 et 333.279 en 1919, dernier chiffre connu avec certitude. Le record de fréquentation pour la période étudiée s'établit en 1913 avec 336.505 voyageurs.

Aux bons résultats enregistrés en 1897 suivront, en 1898, les plus mauvais chiffres connus : 242.112 voyageurs. Le tram-