way Enghien-Montmorency, annoncé depuis longtemps, mais toujours reporté, a vaincu tous les obstacles et entre en service le 23 octobre 1897, sous l'égide de la Compagnie générale de traction. C'est le succès immédiat. A tel point que l'avenir de la ligne EM semble un moment menacé. En fait, plutôt que de concurrence, il faudrait parler de complémentarité. Le tramway dessert les quartiers est et sud-est de Montmorency. Il draine bien entendu vers lui de nombreux habitants du centre, mais son terminus, rue des Haras, ne lui permet pas de fidéliser cette clientèle qui retrouve assez rapidement le chemin de la gare. En 1900, la Cie EM a pratiquement récupéré la totalité des voyageurs qu'elle avait perdus. Par ailleurs, elle ne subit aucun contrecoup de la grande Exposition universelle qui pourtant inaugure la première ligne du métropolitain parisien. Succédant, le 1^{er} septembre 1899, à la Compagnie générale de traction en faillite, la Compagnie mécanique des environs de Paris se propose de réactiver l'exploitation du tramway Enghien - Montmorency - Saint-Gratien et de le prolonger jusqu'à la place Saint-Jacques (place des Cerisiers). Invitée par l'administration de tutelle à rechercher une entente avec cette compagnie de tramway qui lui offrait ni plus ni moins de reprendre la ligne EM et de l'exploiter, moyennant le versement d'un intérêt de 3 % aux actions, la Cie EM rompt les négociations, estimant les propositions de cette compagnie concurrente peu sérieux.

L'affaire en resta là. Puis, la Compagnie mécanique des environs de Paris sombrera à son tour dans une faillite retentissante. Montmorency décide de soutenir la compagnie faillie et réclame, lui aussi, le prolongement jusqu'à la place Saint-Jacques. C'est chose faite en 1910 avec la Société des tramways électriques nord-parisiens. La Cie EM enregistre un reflux immédiat. Elle perd 2.510 voyageurs par rapport à 1909. Perte de courte durée, d'ailleurs, puisqu'en 1912, la Cie EM retrouve un taux de fréquentation supérieur à celui de 1909, et qu'en 1913 elle enregistre son plus fort taux de fréquentation avec 395.207 voyageurs.

La Grande Guerre interrompt brutalement ces années de prospérité. En 1915, on n'enregistre que 294.567 voyageurs. Il faut attendre 1919 pour que le record absolu de fréquentation soit atteint avec 405.536 voyageurs, dernier chiffre dûment établi.

Quelques éléments, par recoupement, permettent de se faire une vague idée de l'importance du trafic après 1919. On estime par exemple qu'en 1947 le nombre de voyageurs s'élève à 3.000 par jour ; il tombe à 1.800 en 1953. La désaffectation du public pour sa ligne, si elle ne peut être mesurée avec précision, n'en est pas moins certaine.

Le trafic marchandises : une activité d'appoint

L'absence totale d'archives concernant le trafic marchandises de la petite vitesse (PV) fait cruellement défaut. Nous n'en

connaissons malheureusement pas la nature exacte ; seuls les chiffres relevés dans les comptes rendus du conseil d'administration de la Cie EM pour la période 1878-1919 et quelques autres glânés au hasard des correspondances, nous en donnent une bien pâle image.

On peut répartir le trafic PV sur trois grands secteurs :

- le plan incliné ;
- la carrière des Basserons ;
- la gare de Montmorency.

Le plan incliné reliant la gare de Montmorency au plateau des Champeaux en empruntant un tunnel sous la rue des Cornouillers (avenue de la Fontaine-René) et un pont sur la ruelle des Berceaux avait été conçu pour charrier plus aisément et plus économiquement les produits d'extraction des carrières de la forêt de Montmorency. On a vu que toute modification du système de remontée pour l'adapter au trafic des voyageurs s'était avérée impossible. Dès lors, le trafic marchandises va décliner rapidement. En 1877, il s'élève à 26.574 tonnes, à 2.530 tonnes en 1878, à 740 tonnes en 1879 et enfin à 3.534 tonnes en 1880. Rapportant encore 25 983,00 francs en 1878, il ne produit plus que 676,50 francs de rentrées en 1879. Utilisé pour l'acheminement des matériaux de construction des forts de Domont, Montlignon et Montmorency, il est désaffecté fin 1880 et complètement abandonné. Lors de la guerre 1914-1918, une voie étroite reliant la gare au fort fut installée sous les ordres du commandant