

Dreyfus. Selon certains témoins, elle n'empruntait pas le tunnel et encore moins le plan incliné ; on la posa tout simplement sur les routes menant aux Champeaux.

La carrière des Basserons, ou du Trou-au-Loup, est d'un apport plus intéressant. Reliée dès 1866 par un embranchement particulier à la ligne EM, le tonnage de ses produits varie considérablement au cours des quarante-et-une années étudiées. La tendance générale est à la baisse continue, voire à l'interruption complète de tout trafic entre 1915 et 1916, avec une curieuse remontée en 1917, suivie d'une chute non moins curieuse en 1918, puis d'une remontée en 1919. De fait, après avoir connu une certaine prospérité jusqu'en 1882, passant de 19.412 tonnes en 1879 à 25.691 tonnes, le trafic n'enregistre en 1883 que 22.855 tonnes. Celui-ci connaît son plus bas niveau de la décennie en 1890 avec seulement 6.524 tonnes de plâtre et produits divers transportés. Les effets de la crise économique qui secoue la France dans les vingt dernières années du siècle affectent évidemment le bâtiment et les travaux publics.

On sait par ailleurs que les successeurs de l'ancienne maison Marchand & fils, la maison A. Grosset & Rejaud, rechignaient à utiliser le branchement particulier, lui préférant le transit par voie de terre. D'où leurs difficultés avec les municipalités de Soisy et de Montmorency lors de l'installation du passage à niveau 2 bis. La première fait la sourde oreille aux demandes réitérées de remettre en état de

viabilité le chemin des Carrières. La seconde interdit, dans un premier temps du moins, la rampe d'accès du passage à niveau à toute voiture attelée de plus d'un collier.

La reprise en main de la plâtrière par Louis Marchand ne redonne pas pour autant un regain d'activité au trafic ferroviaire du branchement. Il oscillera bon an mal an entre 2.500 tonnes et 5.000 tonnes. L'exploitation de la carrière se poursuit jusque dans les années trente, puis Louis Marchand cède ses terrains à la société des tubes de l'Ile-Saint-Denis qui continue de trafiquer avec la gare d'Enghien. C'est bien peu de chose à vrai dire car, en 1952, la société n'a expédié que 163 tonnes de matériaux. Une misère ! La SNCF a beau jeu, en août 1954, de lui faire remarquer l'extrême faiblesse de ce trafic qui, s'il se perpétue dans de telles conditions, grèvera démesurément son budget. Il lui faudrait alors, suite au déclassement de la ligne, assurer outre l'entretien de son embranchement particulier situé en dehors des emprises de la SNCF, celui de la partie comprise entre cet embranchement et la gare d'Enghien ; avec de surcroît celui des passages à niveau de la rue du Départ (PN 1) et de la Pointe-Raquet (PN 2). Et pour bien faire comprendre à son interlocuteur l'inconvénient d'une telle situation, la SNCF précise que les Ponts et Chaussées peuvent réclamer une redevance en raison des sujétions que causera le PN 2 sur une route nationale.

Inutile de préciser que la Société des

tubes de l'Ile-Saint-Denis, devant l'ampleur d'une telle responsabilité, décampe au plus vite et « la carrière » cesse toute activité. Dans les dernières années, un train journalier, mais facultatif, assure le service de 9 h 50 au départ d'Enghien. Arrivé à 9 h 54 à la carrière, il stationne dix minutes, puis repart à 10 h 04 pour arriver à Enghien à 10 h 08 ; d'où il repart à 10 h 30 afin de regagner la carrière à 10 h 34 ; dix minutes de stationnement et dernier départ à 10 h 44, puis arrivée à Enghien à 10 h 48.

Bien que Montmorency ne possède pas, à proprement parler, de gare de marchandises, mais seulement des quais spéciaux affectés au chargement et au déchargement d'une petite quantité de marchandises, selon les termes d'une enquête menée le 6 novembre 1868, par un inspecteur général du contrôle, le trafic de la petite vitesse (PV) rapporte quelques deniers qu'il est bien difficile de détailler. On sait seulement que de nombreux commerçants font appel au transport ferroviaire pour s'approvisionner : marchands de vin — 530 tonnes en 1952 —, charbonniers — 1.700 tonnes en 1952 —, pharmaciens, boulangers, etc. ; quelques industriels l'utilisent pour leurs expéditions, telle la miroiterie Pointard. En 1947 encore, les trois quarts du trafic marchandises à destination de Montmorency et d'Andilly transitent par la gare de Montmorency.

La courbe de ce trafic est l'image inversée de celle de la plâtrière. De 55.574 ton-