Dans les dernières années, le trafic marchandises s'amenuise dangereusement. Cependant, la présence de quelques wagons, ici un tombereau à vigie serre-frein, laisse à penser que la route n'a pas tout à fait supplanté l'EM.

mal an 24 000 francs. Les années 1910 comptent parmi les plus lucratives, mais cela n'est pas une surprise : ces années sont le point d'orgue de ce qu'il est convenu d'appeler la « Belle Époque ».

Magasinage et produits divers alimentent encore les caisses de la Cie EM, mais leur insignifiance est telle que leur analyse relève du superflu.

Au total, le trafic marchandises PV et GV représente bien peu de chose par rapport au trafic voyageurs, dont il n'est qu'un appoint. S'il connaît de beaux débuts en 1866 avec 55.000 tonnes de produits transportés, il tombera dix ans plus tard, en 1877, à 27.000 tonnes. Une légère embellie en 1879-1880, due en grande partie à une augmentation du trafic sur le plan incliné avec l'achèvement de la construction des forts, fait croire un moment à une reprise réelle des activités.

Mais la crise s'installe et c'est le déclin, avec de temps en temps, comme en 1908 et en 1912, quelques belles performances. 1915 est l'année la plus noire, puis 1917 et 1919 enregistrent les meilleurs scores avant la chute inéluctable. De 1941 à 1944, on évalue le trafic à 100 tonnes par jour. En 1952, dernier chiffre connu, il s'élève pour l'année à 3.000 tonnes. La ligne est décidément bien malade. Ce constat, un lecteur de *L'Écho d'Enghien-Montmorency* l'illustre à sa manière dans un article paru le 1er octobre 1953 :